

TECHNICKÁ UNIVERZITA V LIBERCI

FAKULTA PEDAGOGICKÁ

Katedra sociálních studií a speciální pedagogiky

Studijní program:Sociální péče

Studijní obor:Sociální pedagog

Kód oboru:7502R10

Název bakalářské práce:

PREVENCE ZNEUŽÍVÁNÍ ALKOHOLU V SILNIČNÍ DOPRAVĚ

ROAD TRAFFIC AND ALCOHOL ABUSE PREVENTION

Autor:

Karel Špelina

U Potůčku 759

468 02 Rychnov u Jablonce nad Nisou

Podpis autora: _____

Vedoucí práce: PhDr. Jan Sochůrek, Ph.D.

Počet:

stran	obrázků	tabulek	grafů	zdrojů	příloh
51	0	48	48	10	2 + 1 CD

CD obsahuje **celé** znění bakalářské práce.

V Liberci dne:30.11.2006

Prohlášení

Byl(a) jsem seznámen(a) s tím, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, zejména § 60 – školní dílo.

Beru na vědomí, že Technická univerzita v Liberci (TUL) nezasahuje do mých autorských práv užitím mé bakalářské práce pro vnitřní potřebu TUL.

Užiji-li bakalářskou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědom(a) povinnosti informovat o této skutečnosti TUL; v tomto případě má TUL právo ode mne požadovat úhradu nákladů, které vynaložila na vytvoření díla, až do jejich skutečné výše.

Bakalářskou práci jsem vypracoval(a) samostatně s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím bakalářské práce a konzultantem.

V Liberci dne: 30.11.2006

Podpis:

Rád bych poděkoval vedoucímu mé bakalářské práce panu PhDr. Janu Sochůrkovi, za trpělivost a cenné odborné rady, pracovníci KSS PF TUL paní Radmile Bjorke za pomoc (nad rámec jejich povinností) po čas studia a v neposlední řadě rodině za trpělivost a podporu při studiu.

Název BP: Prevence alkoholu v silniční dopravě.

Název BP: Praevention vor Alkoholmissbrauch im Verkehr

Jméno a příjmení autora: Karel Špelina

Akademický rok odevzdání BP: 2006/2007

Vedoucí BP: PhDr. Jan Sochůrek

Resumé

Bakalářská práce se zabývala problematikou zneužívání alkoholu účastníky silničního provozu, zejména řidiči motorových vozidel. Jejím cílem byla analýza současného stavu zneužívání alkoholu v silničním provozu, přístup jedinců, společnosti a z toho vyplývající možnosti prevence. Cíl práce se podařilo dosáhnout.

Práce byla tvořena dvěma stěžejními částmi. Jednalo se o část teoretickou, která vycházela jednak ze studia odborné literatury, jednak ze zpracování statistických údajů. Praktická část zjišťovala pomocí nestandardizovaného dotazníku postoje účastníků silničního provozu k požívání alkoholu obecně a před nebo během řízení vozidla a možnostmi zvýšení jejich sebekázně. Výsledky ukazovaly, že kontrolní činnost policie je účinnější než prevence ve stávající podobě.

Za největší přínos práce k řešené problematice lze považovat analýzu přístupu řidičů k dané problematice po úpravě legislativy.

Klíčová slova : Alkohol, silniční doprava, dopravní nehody, prevence.

Resume

In dieser Arbeit hat sich um Missbrauchen des Alkohols von den Verkehrsteilnehmern gehandelt, vor allem von den Motorfahrzeugsfahrern. Diese Arbeit sollte den Alkoholsmissbrauchenstand im Verkehr und die Möglichkeiten der Vorbeugung analysieren. Das Ziel dieser Arbeit wurde erreichen.

Die Arbeit wurde aus zwei Hauptteilen gebildet. Der erste - theoretischer Teil ist aus dem Studium der Fachliteratur und statistischen Daten entstanden. Der zweite – praktischer Teil hat durch den Fragebogen die Stellung der Verkehrsteilnehmer zum Alkoholbenutzung festgestellt. Die Lösung zeigt, dass die Polizeikontrolltätigkeit mehr wirksamer als die heutige Vorbeugung ist.

Als der größte Beitrag dieser Arbeit können wir die Analyse der Stellung der Fahrers zur gegebenen Problematik nach der legislativen Regulierung halten.

Obsah

1. Úvod.....	6
2. Teoretická část.....	7
2.1 Vymezení základních pojmů.....	7
2.1.1 Alkohol.....	7
2.1.2 Alkoholické nápoje.....	7
2.1.3 Řidič a účastník silničního provozu	
2.1.4 Doprava	
2.1.5 Požívání alkoholu na území ČR	
2.2 Vliv alkoholu na řidiče	
2.2.1 Povolené zákonné limity	
2.3 Nerespektování zákonů a jejich možné příčiny	
2.3.1 Nízké právní povědomí	
2.3.2 Snížení prestiže policie po listopadu 1989	
2.3.3 Odnětí kompetencí policii	
2.3.4 Chování elit národa	
2.4 Současná prevence	
2.4.1 Působení na děti a mládež	
2.4.2 Mediální akce, billboardy	
2.4.3 Výchova v autoškolách	
2.4.4 Rehabilitace problémových řidičů	
2.4.5 Účinnost výchovných akcí	
2.4.6 Vliv médií	
2.5 Hrozba represemi, zpřísnění zákona	
2.5.1 Novela zákona 361/2000 Sb.	
3. Praktická část	
3.1 Cíl praktické části	
3.2 Analýza vývoje nehodovosti a nehodovosti pod vlivem alkoholu	
3.2.1 Vývoj nehodovosti na území ČR od r. 2001	
3.2.2 Zhodnocení vývoje nehodovosti k 31.6.2006	
3.2.3 Vývoj nehodovosti od 1.7.2006 –31.9.2006	
3.2.4 Zhodnocení vývoje nehodovosti od 1.7.-31.9.2006	
3.3 Popis výběrového vzorku	
3.4 Použitá metoda	
3.4.1 Dotazník	
3.5 Stanovení předpokladů	
3.6 Interpretace získaných dat	
3.7 Ověřování předpokladů	
4. Vyhodnocení získaných dat	
5. Návrhy opatření a závěr praktické části práce	
6. Seznam použité literatury	
7. Seznam příloh	
8. Přílohy	

1 Úvod

Jako téma bakalářské práce si autor vybral možnosti prevence zneužívání alkoholu účastníky silničního provozu. V závěrečné bakalářské práci si klade za cíl v teoretické části nejprve seznámit s odbornou terminologií a vymezením pojmů důležitých pro obsah bakalářské práce.

Dále charakterizovat fenomén alkoholu, jeho úlohu v dějinách lidstva během staletí, vliv na člověka jak v historii, tak v současnosti jako výchozí bod pro pochopení nezdravé tolerance současné generace vůči alkoholu a z toho pramenící i následné zneužívání alkoholu při řadě lidských činností, zejména v silničním provozu.

Nedílnou součástí teoretické části je zhodnocení současných forem prevence, jejich účinnosti a možnost dalšího rozvoje.

Autor se sledování bezpečnosti silničního provozu nevěnuje z důvodu profesních, tedy z hlediska povolání, ale jednak je, jako snad každý z nás, účastníkem silničního provozu, jednak pak následky havárií, způsobených pod vlivem alkoholu, nenechali autora lhostejným.

Posledním impulsem pro výběr tohoto tématu pro bakalářskou práci byla dopravní nehoda ostravského podnikatele Bulawy, který pod vlivem alkoholu zavinil dopravní nehodu, při níž zahynuli tři policisté.

Praktická část bakalářské práce se zabývá výzkumem, respektive –vzhledem k autorovým možnostem a zkušenostem– průzkumem zaměřeným na přístup řidičů k požívání alkoholu před jízdou a během ní. Pomocí získaných informací pak stanovit návrh forem a možností prevence tohoto negativního jevu.

To je i cílem bakalářské práce, neboť právě díky vlivu alkoholu jsou silniční nehody stále tragičtější.

2 Teoretická část

Jak je již uvedeno v úvodu této práce, teoretická část se bude zabývat vymezením základní terminologie, se kterou se v bakalářské práci dále velice často operuje, a kterou je nezbytné znát ke správnému pochopení problému a studiem a analýzou dostupných dokumentů.

2.1 Vymezení základních pojmů

2.1.1 Alkohol

Alkohol má v lidské společnosti velmi dávnou minulost a je starý jako kultura sama. Proces kvašení je doprovodným jevem pěstování obilovin a ovoce, takže můžeme předpokládat již v neolitu při přechodu od nomádství k usedlému životu. Je tedy považován za nejstarší a nejrozšířenější drogu. V chemické terminologii se jako alkohol označuje široká skupina organických látek odvozených z uhlovodíků a obsahujících jednu nebo více hydroxylových skupin (-OH). Etanol (C_2H_5OH , etylalkohol) je jednou z klasických látek. Absolutní alkohol (anhydrid alkoholu) je etanol, neobsahující více než 1 % objemu vody. Ve statistikách o produkci nebo o spotřebě alkoholických nápojů jsou uváděna množství absolutního alkoholu (jako 100 % etanolu).

2.1.2 Alkoholické nápoje

Alkoholické nápoje obecně rozdělujeme na vína, piva a destiláty. Jako nejstarší běžně rozšířený alkoholický nápoj je označováno víno. Řekové se již kolem roku 1000 př. n. l. začali věnovat pěstování vinné révy. Římané je při svých výbojích

postupně rozšířili do celé dnešní západní Evropy, kde je nejrozšířenějším alkoholickým nápojem dodnes.

Pivo oproti tomu bylo tradičním nápojem středoevropanů a Skandinávců. Jednalo se o pivo z ječmene (chmel se používá teprve od počátku 19. století). Dodnes je pivo na tomto území, zejména v Německu a České republice nejoblíbenějším alkoholickým nápojem, oba národy jsou v popředí spotřeby piva na obyvatele.

Destiláty nebo též lihoviny mají historii nepoměrně kratší. Původně byl čistý alkohol vyráběn alchymisty jako pokusná látka a byl relativně vzácný. Jeho masové rozšíření přišlo s objevem a dostupností destilačních přístrojů (první zmínka o použití destilačního přístroje pochází z roku 1469 ze Švédska). Od té doby se destiláty nezadržitelně rozšířily do všech společenských tříd.

2.1.3 Doprava

Ottův Slovník naučný definuje dopravu jako souhrn úkonů, jimiž se uskutečňuje pohyb osob, věcí a zpráv z jednoho místa na druhé. Technika dopravy záleží na daném stavu a různém využití tří základních živlů dopravních: cesty, vozidla a nosidla a síly hybné.

Z hlediska dopravní cesty se u nás jedná o dopravu zejména silniční, okrajově vodní a leteckou.

2.1.4 Řidič a účastník silničního provozu

Zákon 361/2000 Sb., o provozu na silničních komunikacích v §2, odst. a) stanovuje, že účastník provozu na pozemních komunikacích je každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích, tedy i chodec. Odstavec d) pak stanovuje, že řidič je účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj; řidičem je i jezdec na zvířeti.

2.1.5 Požívání alkoholu na území ČR

Z historického pohledu vzato, konzumace alkoholu má v českých zemích své hluboké kořeny. Snad nejznámější prokazatelně doloženou osobou, trpící abúzem alkoholu, byl český král Václav IV., jehož skon byl s největší pravděpodobností zaviněn epileptickým stavem, vyvolaným chronickým alkoholismem.

I v současnosti je alkohol v našich zemích nejčastěji užívanou psychoaktivní látkou. Jedná se o drogu společenskou, neboť se užívá nejčastěji skupinově, jako součást bontonu, formou přípitků na oslavách apod. Alkohol má také svou funkci sociální, navozuje pocit uvolnění, odreagování, usnadňuje navazování kontaktů apod.

Naše společnost je vůči alkoholu jako takovému a jeho adekvátní konzumaci velice tolerantní. Zároveň však u jedince předpokládá, že zná hranice přijatelného chování a tyto bude dodržovat. Při jejich překračování pak shovívavost obvykle mizí.

Trvalé nadužívání alkoholu je jevem sociálně patologickým, neboť vede k poruchám jak somatickým, tak i psychickým. Ze somatických se jedná nejčastěji o poruchy oběhové soustavy, cirhozu jater, selhávání ledvin apod. Psychické poruchy se začínají projevovat např. zhoršením pracovní výkonnosti, zhoršenou koncentrací pozornosti, zvýšenou dráždivostí, nervozitou, kdy celková situace může vyústit ve zvýšenou agresivitu, ztrátu sebeovládání. To se projevuje negativně v rodinném životě stejně jako v chování na veřejnosti, například i v silničním provozu.

2.2 Vliv alkoholu na řidiče

Alkohol při řízení motorového vozidla je nebezpečný zejména:

- poruchami zrakového vnímání (tunelové vidění, zhoršené vnímání barev)
- přeceňováním vlastních schopností (tendence nebezpečně riskovat)
- prodloužení reakčního času
- při vyšších koncentracích alkoholu poruchy rovnováhy, nebezpečí spánku za jízdy

Alkohol u řidičů:

Zhoršená schopnost řídit motorové vozidlo nastává i při poměrně nízkých hladinách alkoholu v krvi, pod 0,5 promile. Zhoršení schopnosti řídit se prokázalo po dávkách kolem 10 g alkoholu (tedy cca půl litru desetistupňového piva). Přehled účinků alkoholu na řízení shrnují následující údaje:

0,2 až 0,5 promile

Prokazatelné zhoršení schopnosti řídit. Tendence riskovat, nepřiměřená sebedůvěra, zhoršená schopnost rozeznat pohybující se světla. Horší odhad vzdálenosti. Velmi nebezpečné je to, že si takto ovlivněný řidič neuvědomuje svůj stav a naopak má sklon se přeceňovat.

0,5 až 0,8 promile

Viz výše, navíc pronikavě prodloužený reakční čas (zhoršený postřeh). Dále roste přeceňování vlastních schopností, oči se přizpůsobují obtížně přechodu ze světla do tmy a naopak, horší vnímání barev (zejména červené). Zhoršená schopnost soustředění, zejména u motocyklistů a cyklistů. Dále se zhoršuje odhad vzdálenosti.

0,8 až 1,2 promile

Viz výše, navíc se zhoršuje schopnost vnímat okraje zorného pole (tunelové vidění), zhoršuje se schopnost soustředění, je ještě více prodloužen reakční čas, navíc roste bezohlednost při řízení.

Přes 1,2 promile

Viz výše. Takový řidič představuje pro sebe, ale zejména okolí obrovské riziko. Nadále se zhoršují poruchy soustředění, prodlužuje se reakční čas, poruchy rovnováhy, nekritičnost. Často se zhoršuje orientace, i velmi zkušený řidič se v tomto stavu může dopustit natolik hrubých chyb, jako např. sešlápnutí plynového pedálu namísto brzdového.

Kocovina, kdy alkohol z krve již zmizel

Vyšší riziko spánku, nevolnosti a dalších somatických, jakož i psychických potíží, které odvádějí pozornost řidiče. Možná krátkodobá ztráta vědomí v důsledku hypoglykémie (poklesu krevního cukru). Zhoršení projevů některých nemocí, což může ovlivnit schopnost bezpečně řídit (např. vysoký krevní tlak, cukrovka, nemoci trávicího ústrojí nebo epilepsie).

Zvlášť nebezpečný je alkohol v horkém počasí. Lidské tělo je tvořeno z větší části vodou, a tato se v horku, při těžké fyzické práci nebo sportu zvláště intenzivně odpařuje. Nedostatek vody v těle vede k tomu, že se alkohol velmi rychle dostává k mozkovým buňkám. Navíc alkohol tlumí vylučování antidiuretického hormonu, a tím dochází ke zvyšování ztrát tekutin a minerálů ledvinami. Nedostatek vody v těle vede k poruchám paměti a soustředění.

Z dlouhodobých statistik navíc vyplývá, že při nehodách, zaviněných řidičem pod vlivem alkoholu tito umírali ve srovnání s těmi, jež havarovali z jiných příčin, častěji krátce po nehodě nebo utrpěli závažnější zranění. To se vysvětluje jak biologickými mechanismy (např. vyšší riziko krvácení), tak i psychologicky (hrubší chyby při řízení, jízda bez zapnutých bezpečnostních pásů, nebo se v okamžiku nehody s ohledem na zpomalené reakce hůře chránili). (Volně dle Nešpora, 2003).

2.2.1 Povolené zákonné limity

V České republice je zákonná úprava povolené hladiny alkoholu v krvi jedna z nejstriktnějších v Evropě – nulová. Např. v sousedním Německu je povolenou hodnotou 0,5 promile a ve Francii dokonce 0,8 promile. Faktem však je, že exekutiva evropské unie již vyvíjí tlak na členské státy, aby sjednotily úpravu v první fázi na maximálně 0,2 promile alkoholu v krvi.

2.3 Nerespektování zákona a jejich možné příčiny

Porušování zákonů v České republice je poměrně rozšířené, přičemž příčiny vycházejí jednak z nízkého právního povědomí, částečně z poklesu autority policie a státní správy obecně, částečně se zde promítá chování osob, jež by měly být z titulu své funkce veřejnou autoritou.

2.3.1 Nízké právní povědomí

Chceme-li najít původ současného stavu nízkého právního povědomí části obyvatel ČR, je nutno vycházet ze stavu společnosti před rokem 1989, kdy nastaly radikální změny ve společnosti. V bývalém společenském zřízení právní systém ve své podstatě umožňoval minimum osobní invence. Podstatou byla represe při překročení pevně stanovených hranic. Dalo by se říci, že co nebylo vysloveně povoleno, bylo zakázáno. Rozhodnutí jak orgánů státní správy, tak např. příslušníků SNB byla přijímána většinou veřejnosti jako závazná.

V současné společnosti platí, s určitou nadsázkou, pravý opak. Výsledkem je, zejména u některých jedinců, že za demokracii je považován spíše anarchisticko-egoistický přístup.

2.3.2 Snížená prestiž policie po listopadu 1989

17. listopadu 1989 zakročil Pohotovostní pluk SNB proti demonstrujícím studentům na Národní třídě v Praze. Způsob zákroku a jeho brutalita byly odsouzeny veřejností v celé republice a odstartovaly změnu společenského systému. Nebudeme se vracet k organizaci a provedení zásahu, což není obsahem této práce. Pravdou však zůstává, že mladí policisté v uniformách SNB byli zneužití vládnoucí garniturou jako nástroj politické represe.

V očích veřejnosti pak zůstávali řadoví policisté oněmi „mlátičkami“ z Národní třídy. Přestože řada z nich sloužila veřejnosti při zabezpečení veřejného pořádku a

nikoli jako politická policie, většina populace je začala vnímat pouze z hlediska neodůvodněné represe a takto k nim i přistupovala. V té době k vytváření negativního pohledu na policii přispívala i média, jež příslušníky sboru SNB, který se později přetransformoval na Policii ČR, v některých případech (s poplatností době) v podstatě dehonestovala.

2.3.3 Odnětí kompetencí policii

Za jednu z příčin současné bezpečnostní situace na českých silnicích lze považovat i bývalou novelu zákona 361/2000 Sb., o silničním provozu, kdy policii bylo odňato oprávnění odebrat v odůvodněných, taxativně vyjmenovaných případech na místě řidičský průkaz. V praxi tak řidiči, který usedl za volant pod vlivem alkoholu, i nadále zůstávalo řidičské oprávnění – a tím i možnost ohrožovat legálně další účastníky silničního provozu.

V současné době je výše uvedený stav upraven zákonem 206/2005 Sb. Policie sice řidičský průkaz odebere, ale dopravní odbor místně příslušného orgánu státní správy musí do pěti dnů doručit podezřelému ze spáchání přestupku oznámení o zahájení řízení o odebrání řidičského průkazu, v opačném případě jej musí držitelé vrátit. *(Vlastní projednání přestupku tím není nijak dotčeno – pozn. autora).*

2.3.4 Chování elit národa

Na veřejnost také silně působí chování osob, které by z titulu své funkce měly být veřejnou autoritou. Těžko je policistovi vymáhat dodržování zákona, který vysoce postavený státní úředník či zákonodárce veřejně porušuje.

Příkladem budiž jízda s zvláštním výstražným zařízením (tzv. majáčkem) ústavních činitelů apod. Ke zvýšení kázně řidičů také nepřispívají mediální výstupy poslanců, kteří kritizují např. tvrdost bodového systému, a následné debaty o nutnosti jeho zmírnění.

Dále společnost ovlivňují české tzv. „celebrity“, jež v médiích občas vyprávějí v historkách ze svého života o přestupcích, jichž se dopouštějí a o tom, jak vyvážnou díky své popularitě bez trestu.

Tím vzbuzují ve společnosti dojem, že porušování zákonů je běžné a vlastně není společensky nežádoucím jevem.

2.4 Současná prevence

Prevenci v dopravní výchově jako takové je v současné době možno rozdělit na působení na děti a mládež, žáky autoškol, a veřejnost v silničním provozu obecně.

2.4.1 Působení na děti a mládež

Základy dopravní výchovy se vytvářejí u dětí ve styku se staršími lidmi obecně a primárně pak v rodině. Pomineme-li v této práci vliv rodiny, pak dopravní výchova probíhá již v předškolních zařízeních, avšak hlavní část výchovy probíhá na půdě základní školy. Policie České republiky pro žáky druhých tříd základních škol připravila „Ajaxův zápisník“, kde policejní pes Ajax provádí školáky deseti bezpečnostními tématy, a učí děti alespoň v základní rovině rozpoznávat správné jednání. Bezpečnost v silničním provozu je jedním z témat.

Další aktivitou, určenou pro žáky čtvrtých a pátých tříd je Dopravní soutěž mladých cyklistů. Zde se opět pomocí hry formují v dětech správné vzorce chování v silničním provozu.

Známa je též dopravně bezpečnostní akce „Jablko nebo citron“, která probíhá v součinnosti s policií v blízkosti základních škol. Řidiči, dodržující předpisy, jsou dětmi odměněni jablkem, v opačném případě obdrží citron a navíc projednání přestupku s policistou.

Dopravní výchova probíhá také na Dětských dopravních hřištích (dále jen DDH), kde si děti mohou v praxi nacvičit modelové situace chování v silničním provozu. Obecným problémem je však jejich nedostupnost (v okrese Jablonec nad Nisou je jediné v okresním městě).

Výhodou dopravní výchovy je vytváření správných vzorců chování dětí a formou zpětné vazby možné ovlivnění jejich rodičů. Nevýhody lze spatřovat v relativně dlouhém časovém odstupu, kdy je možno vyhodnotit výsledky. To s sebou nese problémy ve finančním zajištění dopravní výchovy dětí, protože

zhodnocení vložených prostředků nelze prezentovat v krátkodobém časovém horizontu.

2.4.2 Mediální akce, billboardy

Mediální akce, podporující aktivity jsou v současnosti v kompetenci zejména organizace BESIP, která koordinuje například billboardové plakáty typu „Když piješ, neotvírej auto“ a také nasazování TV spotů.

Nejznámější organizací soukromé sféry je patrně nadace Zlatá Malina Daniela Landy. Ta upozorňuje na možná nebezpečí pomocí videokazet, bezplatně rozdáváných účastníkům silničního provozu. Obsah videokazet by měl přispět k zodpovědnějšímu přístupu nejen řidičů v jejich chování na silničních komunikacích.

2.4.3 Výchova v autoškolách

Statistiky uvádějí, že úroveň nehodovosti řidičů – začátečníků jsou podstatně vyšší než u řidičů s delší praxí. Riziko řidiče – začátečníka je určováno silnou jízdně dynamickou komponentou. Začátečník tedy způsobí nehody často zaviněné relativně vysokou, eventuálně nadměrnou rychlostí.

Dá se říci, že se začátečník snaží proniknout do mezních oblastí fyzikálních zákonitostí jízdy. Z psychologického hlediska lze tento jev vysvětlit tendencí k výstřednosti i snahou prověřit své schopnosti. Selhání mladých řidičů je způsobeno spíše podceněním nebezpečných momentů než přehlížením nebezpečí. (zkráceně dle Štikar-Hoškovec-Štikarová 2003, s.175).

Určitý problém v praktickém výcviku je, že řidič – začátečník nemá možnosti výcviku v mezních situacích, ať už z hlediska fyzikálního či psychického. Např. žák autoškoly, absolvující v letním období, může způsobit dopravní nehodu v důsledku nepřipravenosti na zimní období a žák z oblasti s menší dopravní hustotou nezvládne náročný provoz v hlavním městě.

V minulých letech u nás bylo v oblasti přípravy řidičů v autoškolách dosaženo řady úspěchů. Bývalý Svazarm měl možnost vybudovat celou síť základen pro výcvik, ať už vlastních cvičišť, tak výukových učeben včetně trenažérů jízdy (první trenažér jízdy byl v tehdejší Československu uveden do provozu již v roce 1965). Výcvik nových řidičů byl po léta metodicky veden na základě podložených výzkumů.

V roce 1997 proběhly v Německu (Lipsko, Berlín), v Rakousku (Vídeň) a v Lucembursku významné konference, které se týkaly přípravy řidičů z psychologického hlediska.

Není bez zajímavosti, že i na těchto jednáních byly zmíněny výsledky čs. výzkumů ze sedmdesátých a osmdesátých let, týkající se vícefázové přípravy zaměřené i na řidičské oprávnění na zkoušku a systém doškolování.

Tyto výsledky však byly u nás v pozdějším období využity jen omezeně. Přitom v zemích, kde byl zaveden tzv. dvoustupňový model přípravy řidičů, došlo ke snížení počtu dopravních nehod (Estonsko, Finsko, Francie, Lucembursko, Německo, Norsko, Rakousko, Švédsko).

Po pěti letech od zavedení řidičského průkazu na zkoušku byla provedena analýza výsledků. Byly srovnány počty nehod se zraněním u řidičů se zkušební lhůtou s počtem nehod, které zavinili ostatní řidiči. Od roku 1991 do roku 1996 došlo ke snížení počtu nehod u řidičů ve zkušební lhůtě o 32,5 %, zatímco u ostatních řidičů šlo o snížení pouze o 8,9 %. Současně je ovšem třeba zohlednit i skutečnost, že ve stejném období došlo ke snížení počtu uchazečů o skupinu B o 19,2 %. I tak se po analýze jeví snížení počtu nehod o 18,7 %.

V rámci EU se rozvíjí snaha sjednocovat legislativu a programy pro rozvoj dopravní bezpečnosti. V únoru 1997 byl vydán strategický plán opatření pro zvýšení dopravní bezpečnosti na silnicích zemí EU, který zahrnuje základní přípravu, doškolování a zkoušení řidičů. V základním výcviku nových řidičů se tak postupuje proti známému neblahému jevu v autoškolství „co nejrychleji a nejlevněji“ a klade se důraz na účelnou legislativní regulaci výcviku.

V zahraničí se řeší zásadní kvalitativní vzestup činnosti autoškol a systému zkoušení znalostí a dovedností žadatelů o řidičské oprávnění. Systém by měl řešit na jedné straně kvalitní přípravu učitelů autoškol včetně pravidelné kontroly jejich úrovně a na druhé straně zajistit kontrolu kvality práce autoškoly. To garantuje nezávislý zkušební komisař, jehož vysoká odborná úroveň je podporována státem, a

který po stránce pedagogické, psychologické i etické splňuje požadované nároky. (zkráceně dle Štikar-Hoškovec-Štikarová 2003, s.179,180)

2.4.4 Rehabilitace problematických řidičů

Rehabilitace problematických řidičů patří již 30 let ke spektru speciálně preventivních bezpečnostních opatření. K dispozici jsou specifické formy kursů, volených vždy s ohledem ke specifické cílové skupině. Jejich účinnost již byla prokázána. Všechny kurzy slouží v té či oné formě k podpoře způsobilosti řízení motorového vozidla, a to v případech, kdy byl zjištěn nedostatek v oblasti způsobilosti na základě právního řádu nebo kdy je zpochybněn na základě lékařsko-psychologického vyšetření.

V některých evropských systémech doškolování jsou zahrnuty i kurzy pro řidiče, kteří projevují tendence k nesprávnému či rizikovému chování v dopravě. Je třeba rozlišovat mezi doškolováním na dobrovolném a na povinném základě.

Důkaz o úspěšném systematickém ovlivnění chování lze při doškolování řidičů provést stejně obtížně jako v jiných oborech pedagogické činnosti.

Za zmínku stojí nápravné zařízení v Ičihaře v Japonsku. Jedná se o zvláštní vězení otevřeného typu pro řidiče, kteří zavinili závažné dopravní nehody nebo se dopustili zvláště závažných dopravních přestupků. Smyslem tohoto nápravného zařízení je, aby si řidiči uvědomili závažnost svého protispolečenského počínání a snažili se řidičsky resocializovat, tj., aby se stali odpovědnými za své chování v dopravním provozu. V tomto směru je vede kolektiv odborníků včetně psychologa. V roce 1984 bylo takto „vězněno“ 504 řidičů. Pod vlivem alkoholu to bylo 29,2 % řidičů. 92,5% řidičů mělo předchozí přestupky, 41 % nový řidičský průkaz po nuceném odebrání starého na základě trestního postihu.

Mezi osobnostními rysy „vězňů“ převládaly egoismus, emoční nevyváženost a snížená inteligence. Výchova kombinovaná s psychoterapií a dodatečným výcvikem v učebnách, simulátorech a vlastním autocvičišti přináší dobré výsledky. Společně s psychologickým přezkoušením se došlo k závěru, že 67 % může po propuštění opět řídit motorové vozidlo, ostatním se řidičský průkaz nevydává, protože nejsou uznáni schopnými bezpečně motorové vozidlo řídit.

Dopravní výchova formuje specifické znalosti, dovednosti, postoje, a tím také podporuje takové rysy povahy jako je kooperativnost, odpovědnost, odolnost aj. (zkráceně dle Štikar-Hoškovec-Štikarová 2003, s.235-236)

2.4.5 Účinnost výchovných akcí

Míra efektivity vynaložených nákladů na různé bezpečnostní akce může být stanovena ve třech úrovních:

1. Účinnost akce můžeme definovat jako funkci nákladů na akci a pozorovatelného chování (např. míra užívání bezpečnostních pásů). Je zapotřebí, aby náklady na akci byly dostatečně velké, aby bylo dosaženo měřitelné změny chování.

2. Účinnost akce můžeme definovat jako funkci změny závažnosti a četnosti nehod. Až při dosažení určitých nákladů můžeme např. očekávat pokles závažnosti nehod. Např. častější používání bezpečnostních pásů nebude mít pravděpodobně žádný vliv na četnost nehod, ale povede k poklesu závažnosti nehod.

3. Účinnost každé bezpečnostní akce může být vyjádřena finančně, použitím ekonomických ekvivalentů nehod a zranění. Relativní účinnost může pak být měřena poměrem dosaženého bezpečnostního zisku k vynaloženým nákladům, nebo převýšení zisku nad náklady. Takovým způsobem lze stanovit optimálně účinnou akci.

Haskinsova studie (podle Štikar a Hoskovce, 1995) nepředstavuje sice zprávu o přímém experimentu, ale nabízí kritický rozbor literatury o výzkumu vlivu hromadných sdělovacích prostředků na bezpečnost. Uzavírá, že:

-Většina akcí je výzkumně nedostatečně ověřována. Rozhodnutí o nákladech akcí jsou většinou založena na subjektivních odhadech a také efektivita je hodnocena subjektivně.

-Výzkumné projekty u většiny studií jsou nedostatečné.

-Až na výjimky nebyla většinou prokázána účinnost vlivu dopravně bezpečnostních akcí.

-Mnoho akcí používá negativních, „drastických“ prostředků, ačkoliv již víme, že takové počínání je neúčelné.

-Předpoklad úspěchu je tam, kde je systematicky využito sdělovacích prostředků na základě provedeného výzkumu.

Aby nedošlo k nesprávným závěrům o účinnosti akce, je důležité při každém odborném vyhodnocení účinku bezpečnostní kampaně brát v úvahu použití vnějších kontrolních skupin jako doplněk předběžných a následných zjištění. Lze volit mezi různými možnostmi, např. začlenit do studie skupinu, na kterou se nepůsobí bezpečnostním sdělením. Potom lze srovnávat změny v předtestových a potestových údajích o nehodovosti nebo určitých charakteristikách chování u experimentálních a kontrolních skupin. Ideální je, když se rozdělení celého vzorku na experimentální (vystavené působení) a kontrolní (nevystavené působení) osoby provede na základě náhodného výběrového postupu. Rozdíly mezi skupinami nejsou pak pravděpodobně způsobeny jinými faktory než účinkem kampaně. (Štikar-Hoskovec-Štikarová 2003, s.213)

2.4.6 Vliv médií

Vliv hromadných sdělovacích prostředků je nejen v této oblasti nesporný. Je proto důležité, jakým způsobem média o určitém problému referují - a tím zčásti formují veřejné mínění k danému problému. Proto např. nelze považovat za vhodné zveřejňování rozhovorů se zákonodárci, v nichž tito prohlašují zákon 226/2006 Sb. za příliš tvrdou normu a volají po jeho zmírnění s dodatkem, že některé přestupky nemají být trestány např. odnětím tzv. „bodů“. Je proto i na jednotlivých redaktorech a jejich osobní odpovědnosti, jak budou k ožehavým tématům přistupovat.

2.5 Hrozba represemi, zpřísnění zákona

Vzhledem ke stále se zvyšujícímu nárůstu počtu nehod, počtu obětí a nárůstu hmotných škod přijal parlament ČR novou strategii ke snížení nehodovosti. Základní strategií byla zvýšená hrozba represemi (zvýšení počtu dopravně bezpečnostních akcí, zvýšení počtu dopravních hlídek apod.).

Jako legislativní nástroj byla zvolena novela stávajícího zákona č. 361/2000Sb. o provozu na silničních komunikacích.

Novela byla provedena zákonem č.226/2006 Sb.

2.5.1 Novela zákona 361/2000 Sb.

Účelem novely výše uvedeného zákona bylo vytvoření legislativního rámce pro zvýšení postihů neukázněných řidičů a tím pod hrozbou represí zvýšit jejich sebekázeň. Novela přinesla jednak podstatné zvýšení peněžních pokut za daný přestupek, jednak novinku – zavedení tzv. bodového systému. Nejedná se o úplné novum, obdobný systém fungoval v době legendární vyhlášky 100, kdy příslušník SNB proštípl kupon, vložený do ŘP.

V tomto případě však není motorista závislý na rozhodnutí policisty na místě přestupku, ale policie předá případ místně příslušnému dopravnímu úřadu. Ten v případě, že je účastník silničního provozu uznán vinným ze spáchání přestupku, rozhodne o odebrání bodů z konta řidiče. Počáteční stav bodového konta je 12 bodů, od něj se pak body odečítají. Po dosažení nuly následuje odebrání řidičského průkazu. Pokud se účastník po dobu jednoho roku nedopustí přestupku, jsou mu 2 body přičteny. *(Vždy však jen do výše počátečního stavu, t.j. 12ti bodů. Pozn. autora).*

Novela tedy působí v první řadě v rovině finanční (pokuta v blokovém řízení je v maximální výši 2.500,- Kč, ve správním řízení pak až 50.000,- Kč – pokud zvláštní předpis neurčuje jinak). *Např. při neodůvodněném omítnutí kontrolního vážení vozidla je horní hranice finanční sankce až 500.000,- Kč - pozn. autora.*

V druhé řadě pak na řidiče působí hrozba možné ztráty bodů, což je pro mnohé vzhledem k finančním možnostem mnohem vážnějším trestem. Jedná se nejen o movitější občany, ale i o automobilové přepravce, kteří vyvíjejí lobbistické tlaky u zákonodárců na zmírnění postihů přestupků, zvýšení hranice trestných bodů a podobně. Tabulka, v níž jsou popsány nejčastější přestupky a jejich bodové a finanční „ohodnocení“ včetně případné trestní sazby je pro svou rozsáhlost zařazena v příloze.

3 Praktická část

3.1 Cíl praktické části

Cílem praktické části je podat přehled o problematice zneužívání alkoholu v silničním provozu jeho účastníky (autor se zaměřil zejména na řidiče motorových vozidel). To bylo provedeno analýzou vývoje nehodovosti v ČR a průzkumem, který byl proveden v okrese Jablonec nad Nisou, a zaměřil jednak na získání určitého obrazu vypovídajícího o vztahu účastníků silničního provozu k požívání alkoholu před nebo během jízdy, a v druhé a neposlední řadě pak na názory samotných řidičů na nejúčinnější formy prevence k zamezení tohoto negativního jevu z pohledu jich samotných.

3.2 Analýza vývoje nehodovosti a nehodovosti pod vlivem alkoholu

Pro účel sledování vývoje nehodovosti bylo vybrané časové období pěti let , v tomto případě rok 2001 až 2005 a měsíce leden až září 2006. Tento časový úsek lze považovat za z hlediska sběru dat vypovídající, při delším období by mohlo dojít ke zkreslení (např. počet evidovaných vozidel, nárůst dopravy, pokrok v technologiích byl v 80tých letech podstatně nižší než dnes).

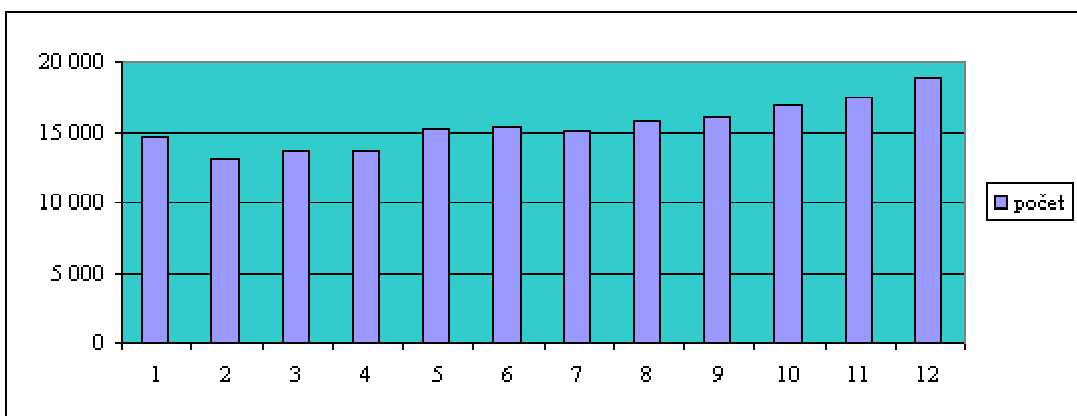
3.2.1 Vývoj nehodovosti na území ČR od r. 2001

V roce 2001 bylo Policii ČR nahlášeno 185 664 dopravních nehod. V porovnání s rokem 2000 byl zaznamenán pokles o 25 852 nehod, o 117 usmrčených a 32 těžce zraněných.

Tabulka č.1

měsíc	leden	únor	březen	duben	květen	červen	červenec	srpen	září	říjen	listopad	prosinec	celkem
počet	14 609	13 118	13 616	13 601	15 250	15 327	15 065	15 790	15 991	16 929	17 460	18 908	185 664

Graf č.1

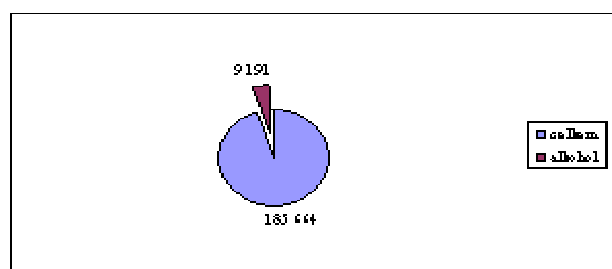


Pod vlivem alkoholu bylo zaviněno 9 191 nehod, nárůst oproti roku je 303 nehod, tj. 3,4%.

Tabulka č.2

celkem	alkohol	%
185 664	9 191	5,2

Graf č.2

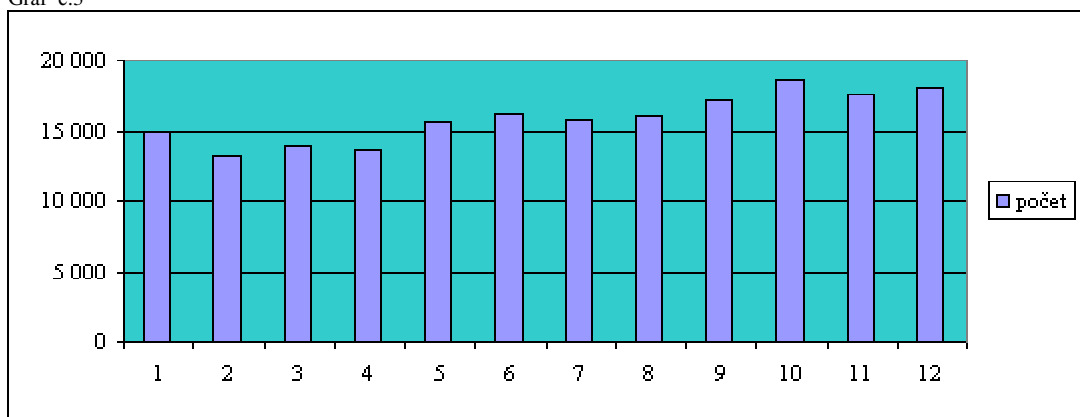


V roce 2002 registrovala Policie ČR 190 718 dopravních nehod, což je ve srovnání s rokem 2001 nárůst o 5 054 nehod (+2,7%), 95 usmrcených (+ 7,8%).

Tabulka č.3

měsíc	leden	únor	březen	duben	květen	červen	červenec	srpen	září	říjen	listopad	prosinec	celkem
počet	14 977	13 173	13 990	13 649	15 568	16 160	15 748	15 990	17 195	18 655	17 640	17 973	190 718

Graf č.3

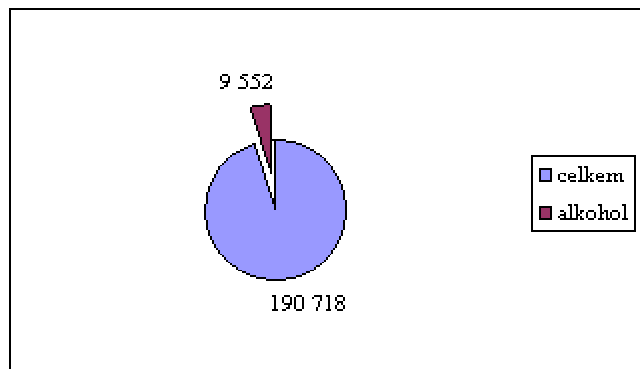


Počet nehod, zaviněných pod vlivem alkoholu byl vyšší o 361 nehod, tj. 9 552 nehod (nárůst o 3,9%).

Tabulka č.4

celkem	alkohol	%
190 718	9 552	5,3

Graf č.4

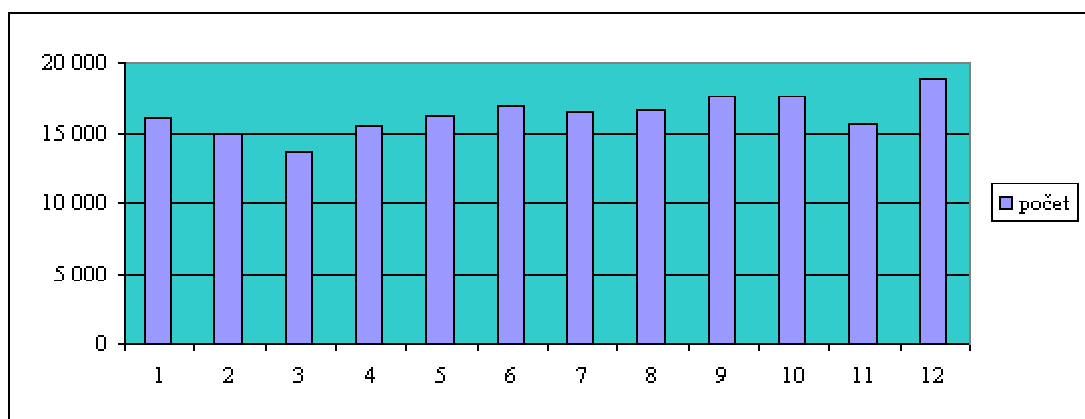


V roce 2003 bylo Policii ČR nahlášeno 195 851 nehod. Nárůst byl zaznamenán v počtu nehod o 5 133 (+ 2,7%), počtu usmrcených o 5 osob (+ 0,4%).

Tabulka č.5

měsíc	leden	únor	březen	duben	květen	červen	červenec	srpen	září	říjen	listopad	prosinec	celkem
počet	16 020	14 936	13 638	15 485	16 142	16 876	16 425	16 556	17 603	17 665	15 628	18 877	195 851

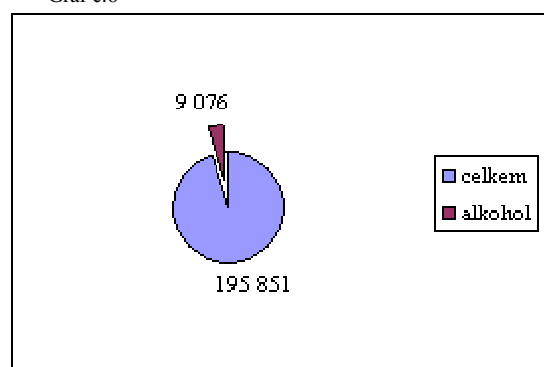
Graf č.5



Tabulka č.6

celkem	alkohol	%
195 851	9 076	4,9

Graf č.6

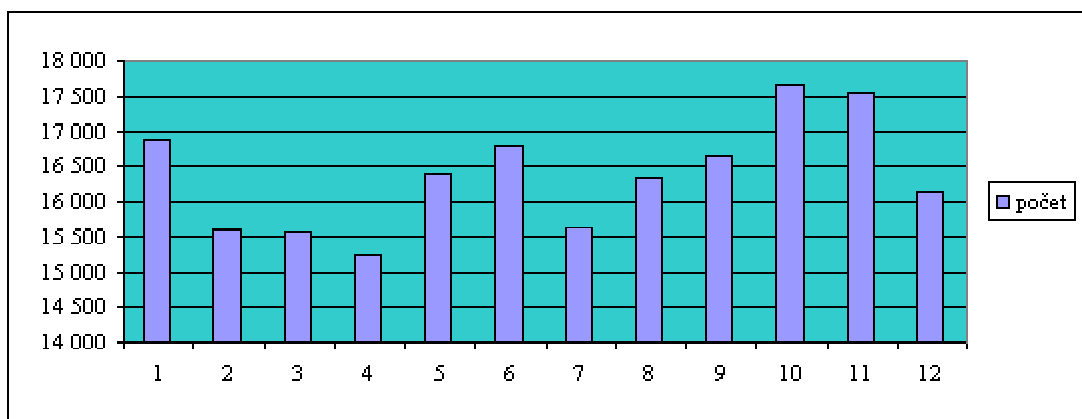


V roce 2004 byly Policii ČR hlášeny celkem 196 484 nehody. Nárůst byl zaznamenán opět v počtu dopravních nehod o 633 (+ 0,3 %), pokles naopak v počtu usmrcených osob o 98 (-8,4 %).

Tabulka č.7

měsíc	leden	únor	březen	duben	květen	červen	červenec	srpen	září	říjen	listopad	prosinec	celkem
počet	16 883	15 619	15 568	15 246	16 394	16 790	15 645	16 344	16 648	17 664	17 553	16 130	196 484

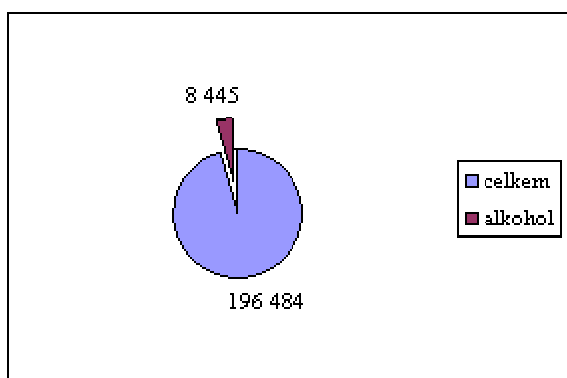
Graf č.7



Tabulka č.8

celkem	alkohol	%
196 484	8 445	4,50%

Graf č.8

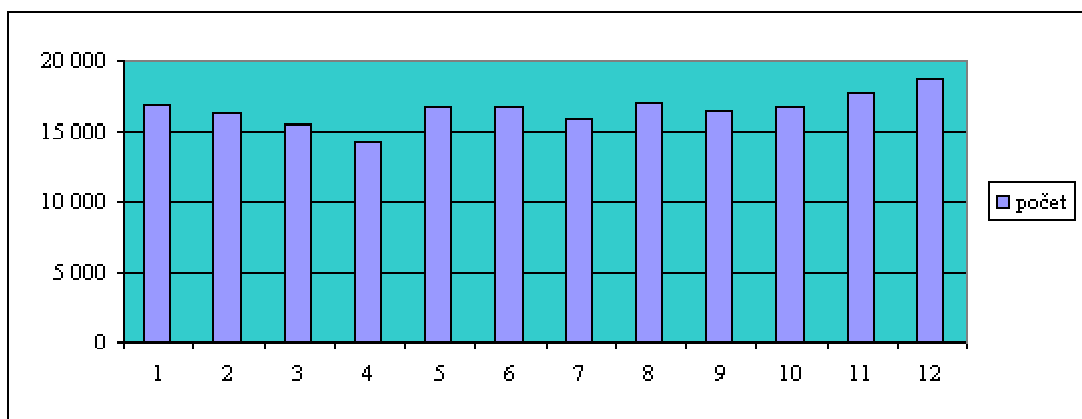


V roce 2005 bylo Policii ČR hlášeno celkem 199 262 dopravních nehod, což představuje nárůst o 2 278 nehod (+ 1,4 %) a pokles vpočtu usmrcených o 88 nehod (-7,2 %).

Tabulka č. 9

měsíc	leden	únor	březen	duben	květen	červen	červenec	srpen	září	říjen	listopad	prosinec	celkem
počet	16 961	16 375	15 527	14 168	16 827	16 707	15 937	17 065	16 536	16 721	17 693	18 745	199 262

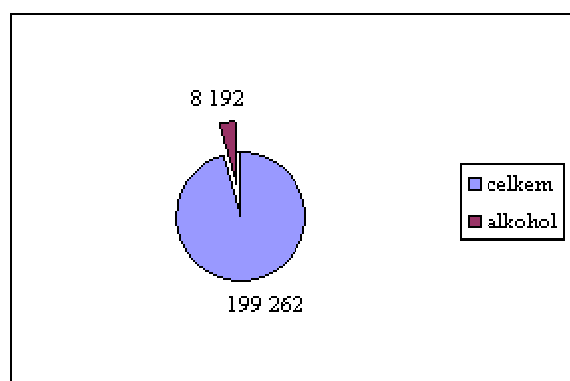
Graf č. 9



Tabulka č. 10

celkem	alkohol	%
199 262	8 192	4,3

Graf č. 10

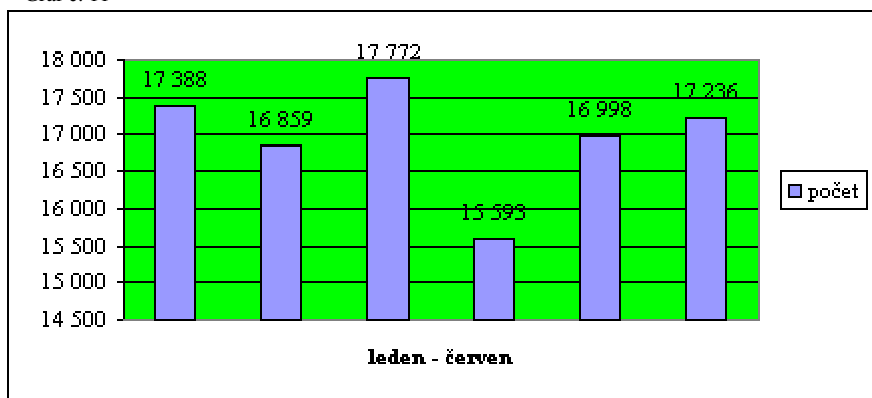


V roce 2006 bylo v období leden až červen hlášeno Policii ČR celkem 101 846 dopravních nehod.

Tabulka č. 11

měsíc	leden	únor	březen	duben	květen	červen
počet	17 388	16 859	17 772	15 593	16 998	17 236

Graf č. 11



3.2.2 Zhodnocení vývoje nehodovosti k 31.6.2006

Z výše uvedené analýzy údajů jednoznačně vyplývá stálý nárůst počtu dopravních nehod v České republice ve sledovaném období, tj. od 1.1. 2001 do 31.6.2006. Trend vývoje pokračoval setrvalým vzestupným tempem.

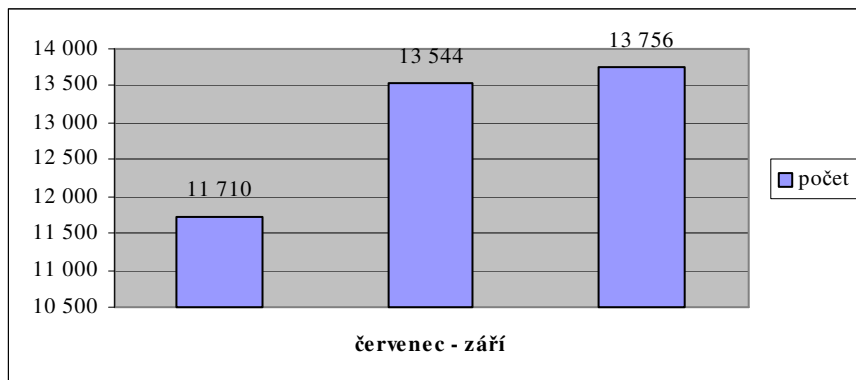
3.2.3 Vývoj nehodovosti v období 1.7.-31.9.2006

Ve výše jmenovaném období šetřila Policie ČR celkem 39 010 dopravních nehod. To je podstatný úbytek oproti předchozím rokům. V počtu usmrcených byl měsíc září dokonce nejpříznivějším za posledních 36 let.

Tabulka č. 12

měsíc	červenec	srpen	září
počet	11 710	13 544	13 756

Graf č. 12



3.2.4 Zhodnocení vývoje nehodovosti od 1.7.-31.9.2006

Rapidní pokles dopravních nehod je z uvedených údajů naprosto jasný a prokazatelný. Lze to přičíst zvýšené kontrolní činnosti Policie ČR v kombinaci s informační kampaní v médiích, která byla velmi intenzivní.

V následující tabulce je uvedeno samostatné porovnání počtu nehod a jejich následků v měsíci červenec až září letošního roku.

Tabulka č.13

Měsíc a rok;	Počet nehod	Usmrceno	Těžce zraněno	Lehce zraněno	Počet nehod pod vlivem alkoholu
Červenec rok 2005	15 937	120	437	2 855	860
Červenec rok 2006	11 710	73	331	2 080	584
Rozdíl	-4 227	-47	-106	-775	-276
rozdíl v %	-26,5%	-39,2%	-24,3%	-27,1%	-32,1%
Srpen rok 2005	17 065	103	471	2 802	794
Srpen rok 2006	13 544	78	317	2 021	529
Rozdíl	-3 521	-25	-154	-781	-265
rozdíl v %	-20,6%	-24,3%	-32,7%	-27,9%	-33,4%
Září rok 2005	16 536	103	406	2 602	769
Září rok 2006	13 756	95	381	2 279	540
Rozdíl	-2780	-8	-25	-323	-229
rozdíl v %	-16,8%	-7,8%	-6,2%	-12,4%	-29,8%
Celkem červenec až září rok 2005	49 538	326	1 314	8 259	2 423
Celkem červenec až září rok 2006	39 010	246	1 029	6 380	1 653
Rozdíl	-10 528	-80	-285	-1 879	-770
rozdíl v %	-21,3%	-24,5%	-21,7%	-22,8%	-31,8%

www.mvcr.cz/statistiky/nehody

Počet usmrcených v samotném červenci (73 osob) a v srpnu (78 usmrcených osob) je druhý nejnižší v období posledních 36 let; „nejlepší červenec“ byl v roce 1988, kdy bylo usmrceno „jen“ 72 osob a „nejlepší srpen“ byl v roce 1986, kdy bylo usmrceno 77 osob.

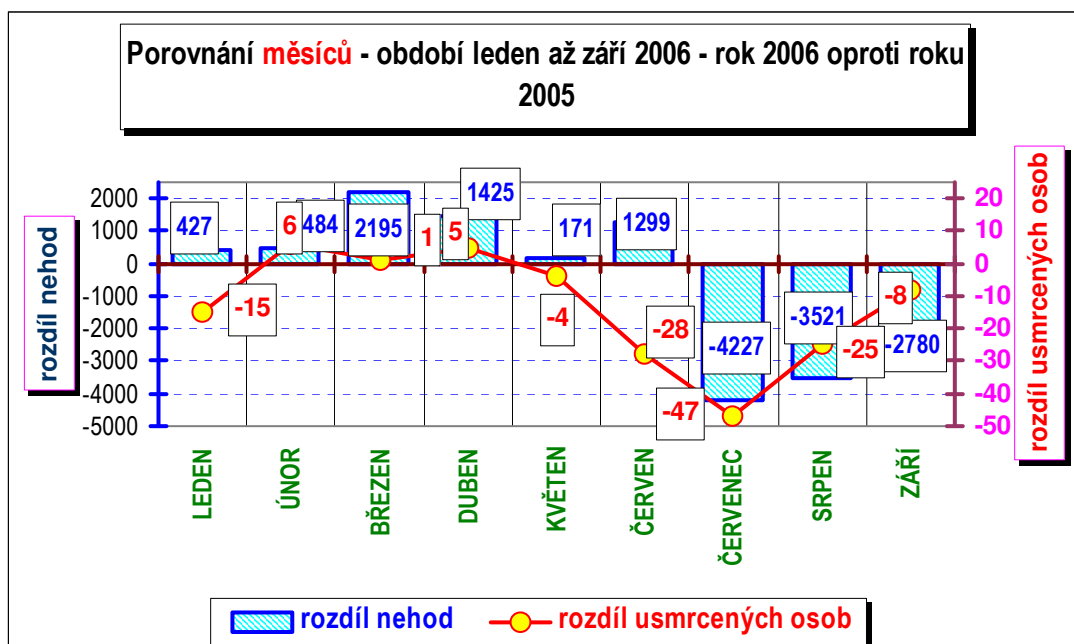
Počet usmrcených v září (95 osob) je devátý nejnižší v období posledních 36 let; „nejlepší září“ bylo v roce 1984, kdy bylo usmrceno „jen“ 72 osob.

Za první tři měsíce účinnosti bodového systému se počet nehod snížil o více jak 21%, počet usmrcených je nižší bezmála o ¼ a počty zraněných osob jsou nižší cca o 22%.

Vliv na pokles počtu nehod v posledních dvou měsících zřejmě má i legislativní změna, neboť zjednodušeně řečeno od 1.7. 2006 je povinnost hlásit policii nehodu až při škodě převyšující 50 000 Kč (viz též ustanovení odstavce 4 a 5, § 47 zákona č. 361/Sb., ve znění pozdějších zákonů), nedojde-li ke zranění či usmrcení (dříve 20 000 Kč).

Porovnání vývoje průběhu nehodovosti je velice názorně zobrazen v grafu :

Graf č. 13



www.mvcr.cz/statistiky/nehody

3.3 Popis výběrového vzorku

Průzkum byl proveden na výběrovém vzorku dvaceti účastníků silničního provozu, respektive řidičů. Vzorek byl rozdělen na dvě početně stejné poloviny, z nichž první zahrnovala pouze řidiče z povolání. Jako řidič z povolání pro tento účel byl definován řidič nákladního vozidla, jehož pracovní náplní bylo pouze řízení motorového vozidla.

Ve druhé skupině byli zařazeni řidiči, nepoužívající motorové vozidlo k výkonu povolání, tj. k dopravě do zaměstnání, pro rodinné účely a podobně.

3.4 Použitá metoda

Pro tento průzkum byla použita metoda dotazníku vlastní konstrukce. Jeho vyplňování, při zajištění naprosté anonymity a dobrovolnosti prováděl autor při výkonu své služební činnosti v rámci silničního dohledu v dané oblasti.

3.4.1 Dotazník

Metoda dotazníku (ankety) se používá především ke zjištění údajů, u nichž nepředpokládáme možnost většího zkreslení. Dotazník je v podstatě zvláštní formou řízeného rozhovoru. Dotazovaný je vyzván, aby postupně po pozorném přečtení otázky zvolil pouze jednu z nabídnutých odpovědí. Dotazníkem můžeme zasáhnout široké publikum a získat odpovědi od velkého počtu jedinců. Při použití dotazníku

sice chybí přímý kontakt s respondentem, to však může být v některých případech výhodou, zvláště při anonymním dotazníku.

Velice důležitá je jednoznačná a srozumitelná formulace otázek, aby nedocházelo k jejich mylné interpretaci, které by se, na rozdíl od rozhovoru, již nepodařilo uvést na pravou míru.

Dotazník je nejčastěji používán ke zjišťování postojů, hodnotových orientací, sociálního klimatu apod. Dotazník dělíme dle toho, co konkrétně zjišťuje na: Osobnostní, postojový, zájmový, klinický.

K negativním stránkám dotazníkových metod pak patří zejména omezení osobního kontaktu, závislost dotazníkových metod na schopnostech introspekce u dotazovaných osob a zejména na jejich ochotě pravdivě odpovídat, což se na rozdíl od rozhovoru obtížněji zjišťuje.

3.5 Stanovení předpokladů

1. Lze předpokládat, že více než 80% dotazovaných účastníků silničního provozu je alespoň příležitostným konzumentem alkoholu.
2. Lze předpokládat, že více než 50% dotazovaných účastníků již po požití alkoholu řídila, a to i tehdy, pokud věděli, že budou řídit.
3. Z analýzy uvedených předpokladů lze předpokládat, že na zvýšení sebekázně dotazovaných řidičů má z 80% větší vliv kontrolní činnost příslušných orgánů oproti výchovné prevenci v její stávající podobě.
4. Lze předpokládat, že sebekázeň bude vyšší u řidičů z povolání

3.6 Interpretace získaných dat

Průzkum byl proveden metodou dotazníku na vzorku třiceti dotazovaných, přičemž tento počet byl rozdělen na dvě stejné poloviny na řidiče z povolání a ostatní řidiče. Z první skupiny odmítli vyplnění dotazníku tři řidiči, dva jej odevzdali v otázkách č. 3 a 4 nevyplněné.

V druhé skupině, tj. ostatních řidičů, vyplnění dotazníku odmítli řidiči čtyři, ostatní odpověděli na všechny zadané otázky.

Pro snazší porovnání obou skupin byl jeden dotazník námatkově vyřazen, aby obě skupiny v počtu dotazovaných korespondovaly.

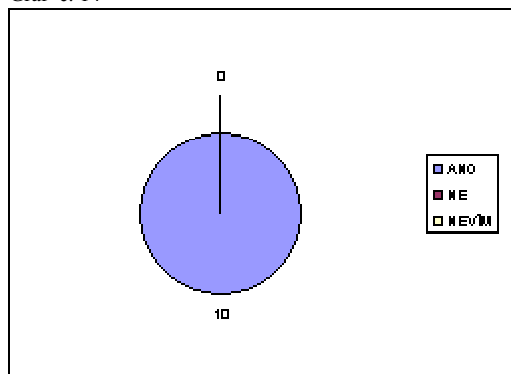
Otázka č.1 Jste alespoň příležitostným konzumentem alkoholu ?

Tabulka č. 14

řidiči z povolání

	ANO	NE	NEVÍM
četnost	10	0	0

Graf č. 14

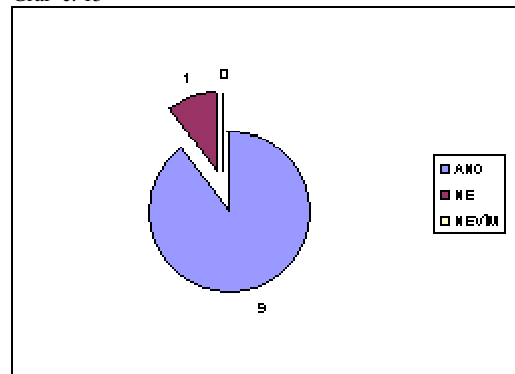


Tabulka č. 15

ostatní řidiči

	ANO	NE	NEVÍM
četnost	9	1	0

Graf č. 15

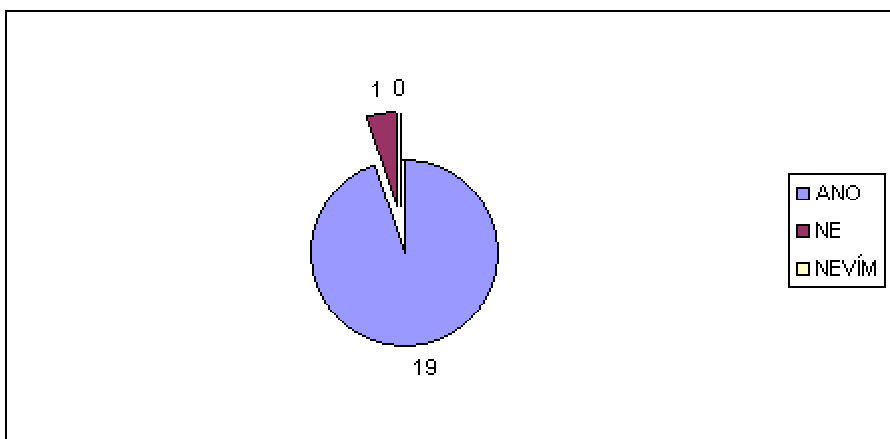


Tabulka č. 16

všichni řidiči

	ANO	NE	NEVÍM
četnost	19	1	0

Graf č.16



Na otázku č.1, zda je alespoň příležitostným konzumentem alkoholu odpovíděla kladně celá skupina dotazovaných řidičů z povolání, obdobná situace nastala u skupiny ostatních řidičů, kde jediný řidič odpovéděl záporně. To sice činí v celkovém výsledku 5 %, avšak vzhledem k omezenému počtu dotazovaných se lze domnívat, že při širším záběru průzkumu by se počet procentních bodů ještě snížil.

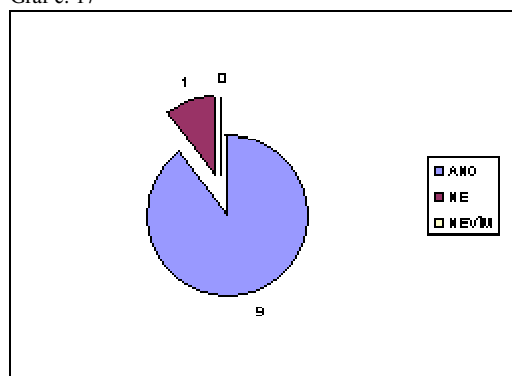
Otázka č. 2 Považujete jedno 10 pivo po obědě za snižující Vaši pozornost a schopnost reagovat v silničním provozu ?

Tabulka č. 17

řidiči z povolání

	ANO	NE	NEVÍM
četnost	9	1	0

Graf č. 17

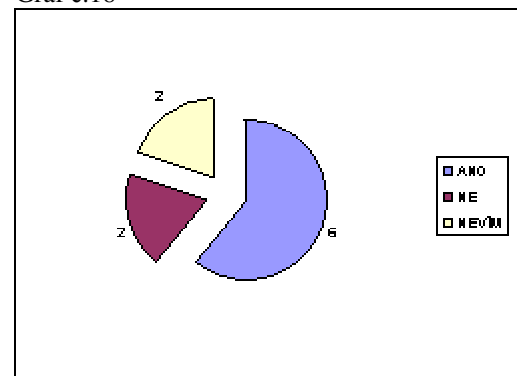


Tabulka č. 18

ostatní řidiči

	ANO	NE	NEVÍM
četnost	6	2	2

Graf č.18

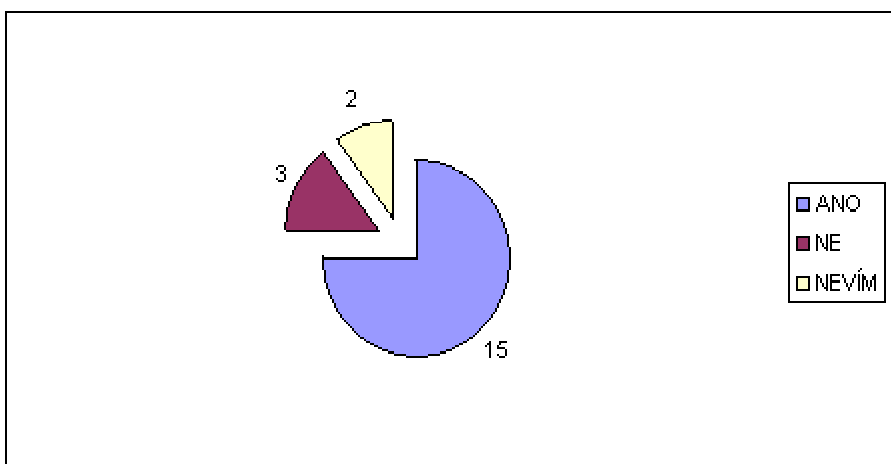


Tabulka č. 19

všichni řidiči

	ANO	NE	NEVÍM
četnost	15	3	2

Graf č. 19



Na otázku č. 2, zda 1 10 pivo po obědě považují za snižující pozornost a schopnost reagovat odpovědělo pozitivně devět z deseti řidičů z povolání. Z ostatních řidičů odpověděli záporně řidiči dva a stejný počet udal, že neví.

Lze se tedy domnívat, že řidiči z povolání mají z účinků alkoholu větší obavy, než ostatní řidiči.

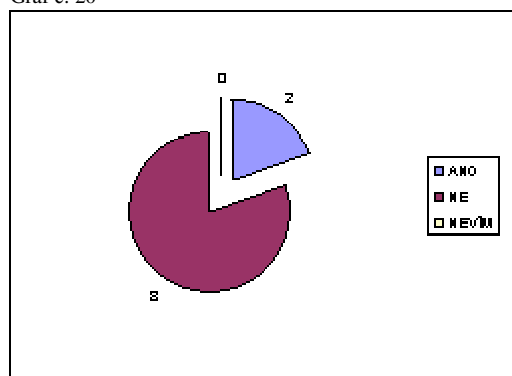
Otázka č.3 Ocitl jste se v situaci, kdy jste si při řízení vozidla následně uvědomil, že jste požil alkoholický nápoj před řízením vozidla ?

Tabulka č. 20

řidiči z povolání

	ANO	NE	NEVÍM
četnost	2	8	0

Graf č. 20

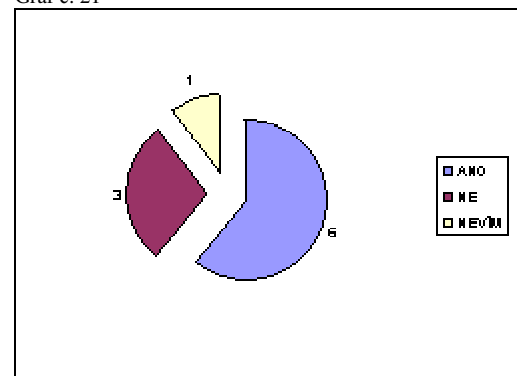


Tabulka č.21

ostatní řidiči

	ANO	NE	NEVÍM
četnost	6	3	1

Graf č. 21

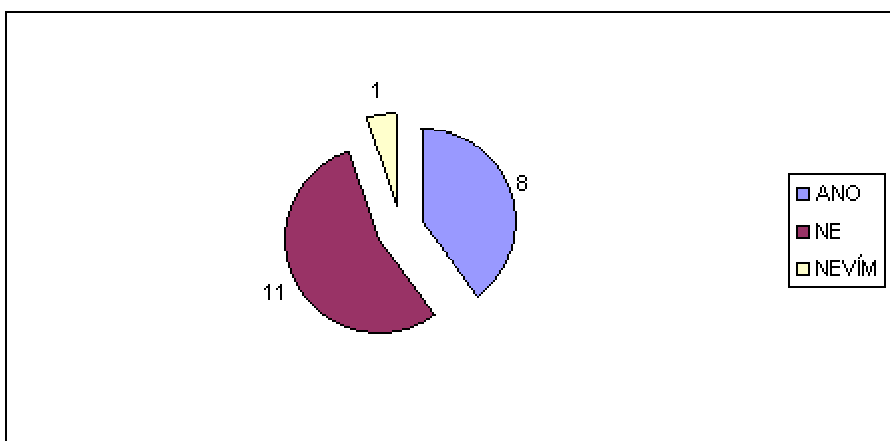


Tabulka č. 22

všichni řidiči

	ANO	NE	NEVÍM
četnost	8	11	1

Graf č.22



Na otázku, zda si až následně při řízení vozidla uvědomili, že požili alkoholický nápoj (tj. nepožili alkohol před jízdou vědomě), tuto situaci připustili dva řidiči z povolání, osm jich tuto situaci popřelo. U ostatních řidičů odpovědělo souhlasně šest, proti byli tři řidiči. Jeden odpověděl, že neví.

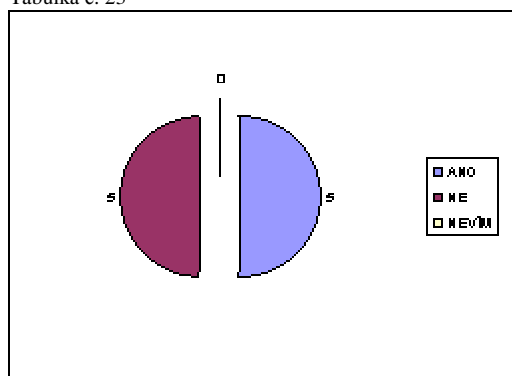
Otázka č.4 Požil(a) jste někdy alkoholický nápoj před řízením vozidla, ačkoli jste věděl(a), že budete řídit ? (návrat z rodinné oslavy, návštěvy známých apod.)

Tabulka č. 23

řidiči z povolání

	ANO	NE	NEVÍM
četnost	5	5	0

Tabulka č. 23

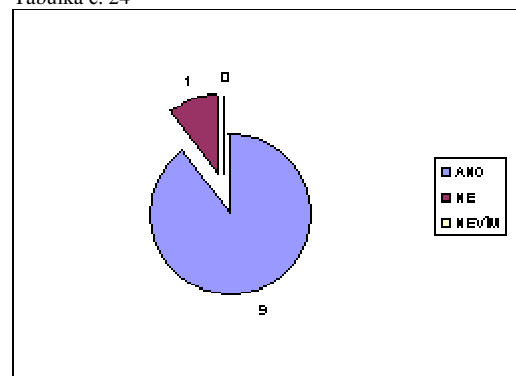


Tabulka č. 24

ostatní řidiči

	ANO	NE	NEVÍM
četnost	9	1	0

Tabulka č. 24

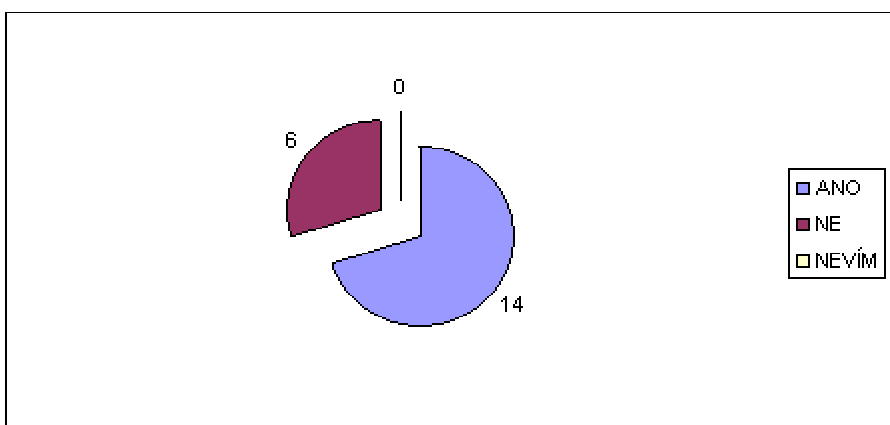


Tabulka č. 25

všichni řidiči

	ANO	NE	NEVÍM
četnost	14	6	0

Graf č. 25



Na otázku č.4, zda požili alkohol vědomě před řízením vozidla, odpověděl kladně i záporně stejný počet „profesionálů“ tedy pět. Z ostatních řidičů odpověděl záporně jediný řidič. Nikdo z dotazovaných se nevyhýbal jednoznačné odpovědi.

Z neformálních rozhovorů, vedených s některými řidiči, tito uvedli, že se jednalo (zejména u profesionálů) většinou o přestupky z počátků jejich řidičské kariéry. Větší disciplinovanost u řidičů z povolání lze vysvětlit obavami nejen z postihu, ale i obav ze ztráty povolání.

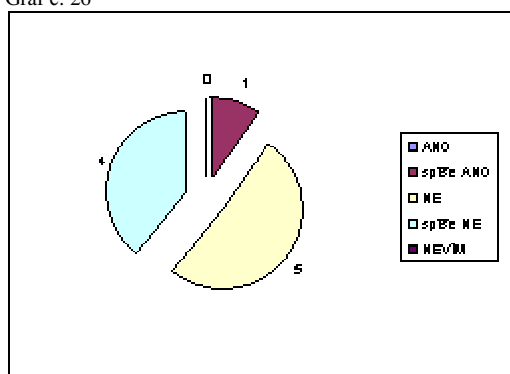
Otázka č. 5 Ovlivňuje Vaše chování mediální akce typu „Když piješ, neotvírej auto“ TV spoty apod. ?

Tabulka č. 26

řidiči z povolání

	ANO	spíše ANO	NE	spíše NE	NEVÍM
četnost	0	1	5	4	0

Graf č. 26

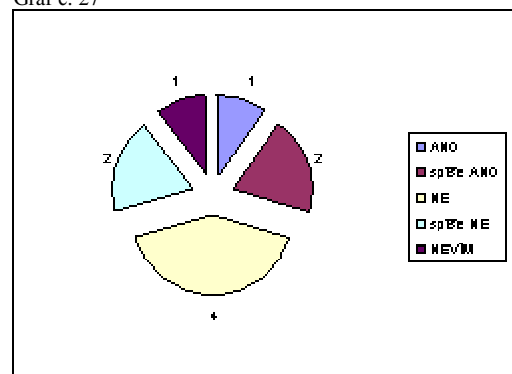


Tabulka č. 27

ostatní řidiči

	ANO	spíše ANO	NE	spíše NE	NEVÍM
četnost	1	2	4	2	1

Graf č. 27

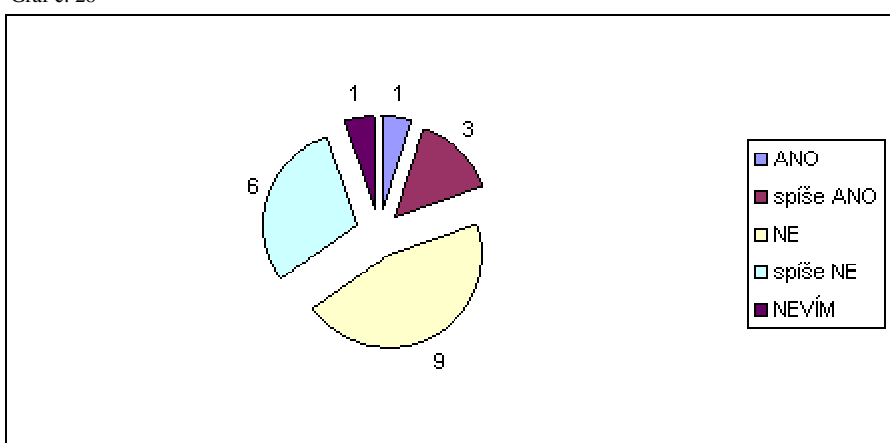


Tabulka č. 28

všichni řidiči

	ANO	spíše ANO	NE	spíše NE	NEVÍM
četnost	1	3	9	6	1

Graf č. 28



V odpovědi na tuto otázku odpověděl kladně jeden řidič z povolání, spíše záporně a záporně 9 řidičů. U ostatních řidičů se ke kladné odpovědi přiklonili tři, šest řidičů se přiklonilo k záporné odpovědi, jeden řidič odpověděl nevím.

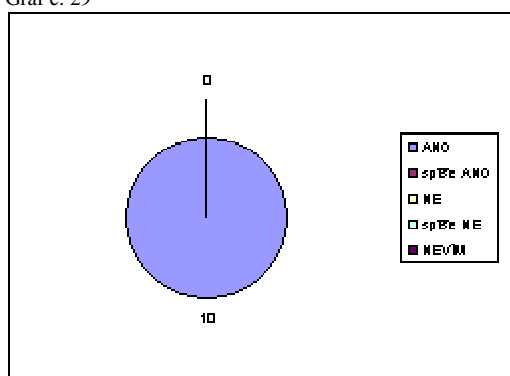
Otázka č. 6 Ovlivňuje Vaše chování a Vaši sebekázeň v silničním provozu zvýšená kontrolní činnost policie oproti výchovným akcím (BESIP apod.) ?

Tabulka č. 29

řidiči z povolání

	ANO	spíše ANO	NE	spíše NE	NEVÍM
četnost	10	0	0	0	0

Graf č. 29

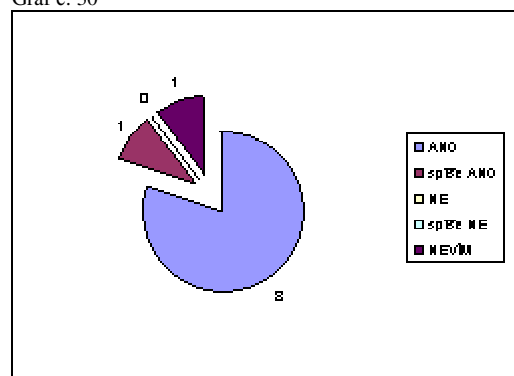


Tabulka č. 30

ostatní řidiči

	ANO	spíše ANO	NE	spíše NE	NEVÍM
četnost	8	1	0		1

Graf č. 30

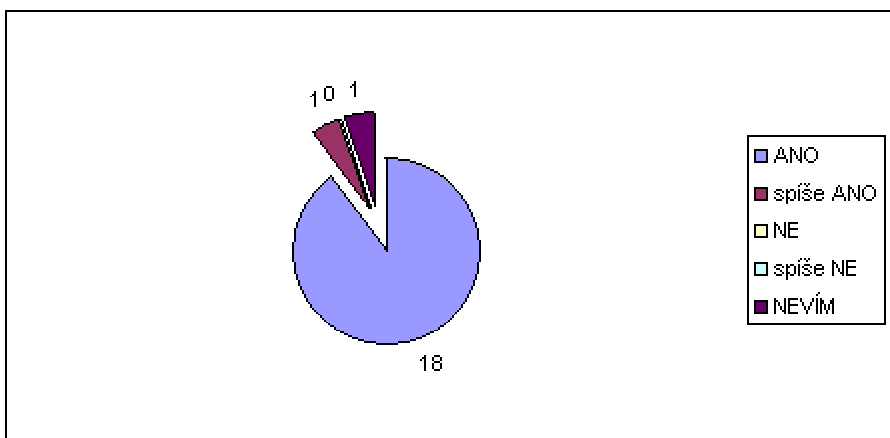


Tabulka č. 31

všichni řidiči

	ANO	spíše ANO	NE	spíše NE	NEVÍM
četnost	18	1	0	0	1

Graf č. 31



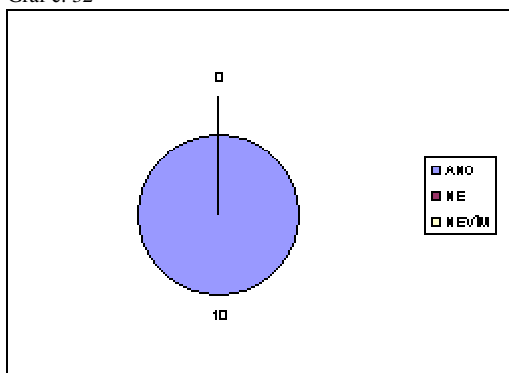
Z uvedených dat jednoznačně vyplývá, že naprostá většina řidičů má před policií respekt a častější přítomnost policie má kladný vliv na chování řidičů.

Otázka č. 7 Změnil se Váš přístup (v pozitivním smyslu) k dané problematice zavedením tzv. bodového systému ?

Tabulka č. 32

řidiči z povolání			
	ANO	NE	NEVÍM
četnost	10	0	0

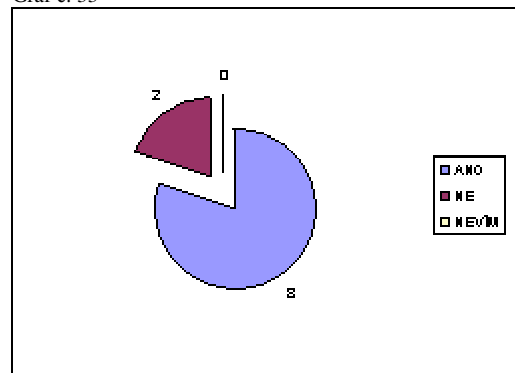
Graf č. 32



Tabulka č. 33

ostatní řidiči			
	ANO	NE	NEVÍM
četnost	8	2	0

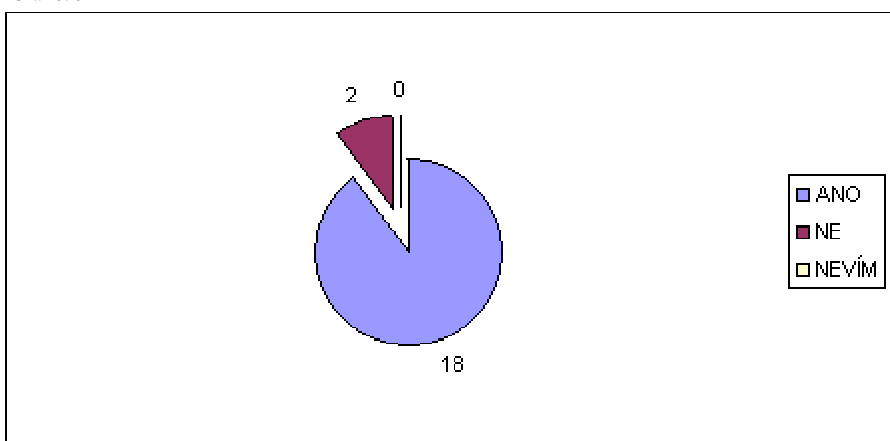
Graf č. 33



Tabulka č. 34
všichni řidiči

	ANO	NE	NEVÍM
četnost	18	2	0

Graf č. 34



Na tuto otázku odpověděli shodně všichni řidiči z povolání a osm z ostatních řidičů kladně, dva z ostatních řidičů záporně. Zvýšená sebekontrola je pochopitelná zejména u řidičů z povolání, pro které by ztráta řidičského průkazu znamenala existenční potíže.

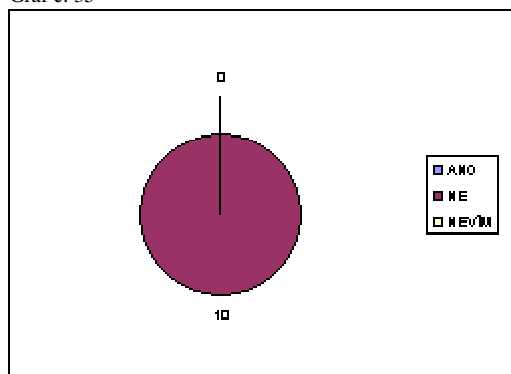
Otázka č. 8 Považujete současnou situaci na silnicích z hlediska bezpečnosti za uspokojivou ?

Tabulka č. 35

řidiči z povolání

	ANO	NE	NEVÍM
četnost		10	0

Graf č. 35

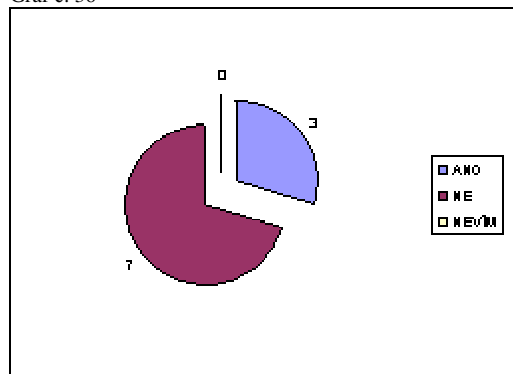


Tabulka č. 36

ostatní řidiči

	ANO	NE	NEVÍM
četnost	3	7	0

Graf č. 36

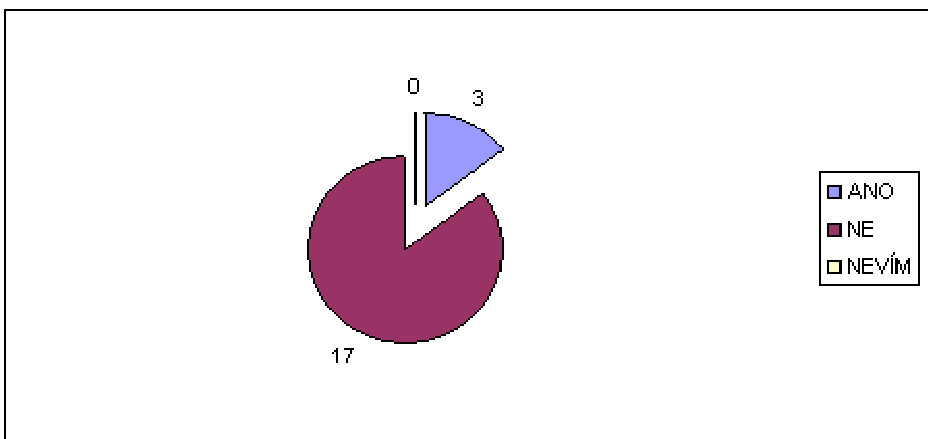


Tabulka č. 37

všichni řidiči

	ANO	NE	NEVÍM
četnost	3	17	0

Graf č. 37



Na otázku, zda považují současnou situaci z hlediska bezpečnosti za uspokojivou, odpověděli záporně všichni řidiči z povolání a většina -tedy sedm – ostatních řidičů. Tři řidiči odpověděli kladně. Jednoznačně záporné stanovisko u řidičů z povolání vyplývá z jejich každodenní konfrontace s neukázněnými řidiči a z toho plynoucí psychické zátěže.

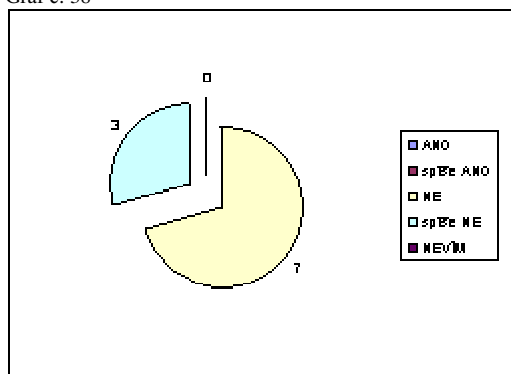
Otázka č. 9 Domníváte se, že situace selepší bez zvýšeného tlaku policie na dodržování předpisů ?

Tabulka č. 38

řidiči z povolání

	ANO	spíše ANO	NE	spíše NE	NEVÍM
četnost	0	0	7	3	0

Graf č. 38

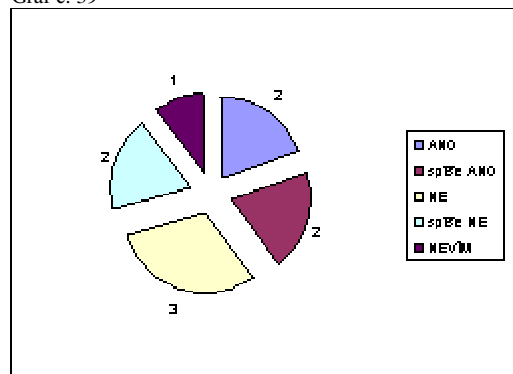


Tabulka č. 39

ostatní řidiči

	ANO	spíše ANO	NE	spíše NE	NEVÍM
četnost	2	2	3	2	1

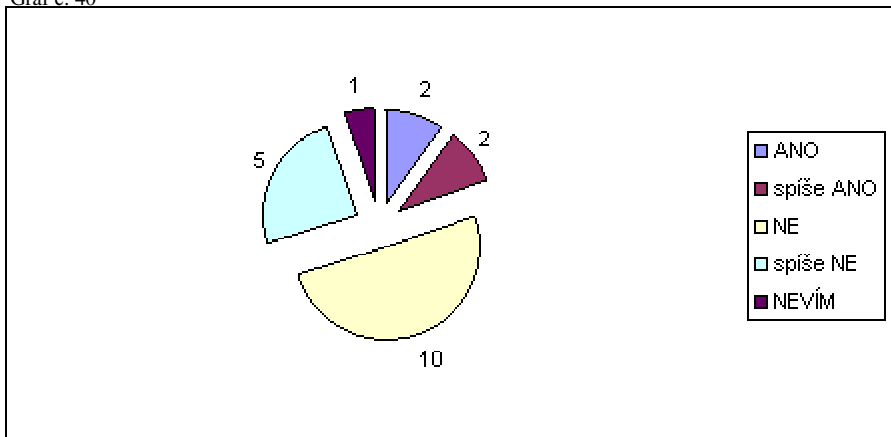
Graf č. 39



Tabulka č. 40 všichni řidiči

	ANO	spíše ANO	NE	spíše NE	NEVÍM
četnost	2	2	10	5	1

Graf č. 40



Na tuto otázku odpovědělo záporně a spíše záporně patnáct z dvaceti dotazovaných řidičů, řidiči z povolání pak všichni. Důvodem je zřejmě zkušenost z praxe na našich silnicích a chování řidičů, nemají-li obavy z postihu policie.

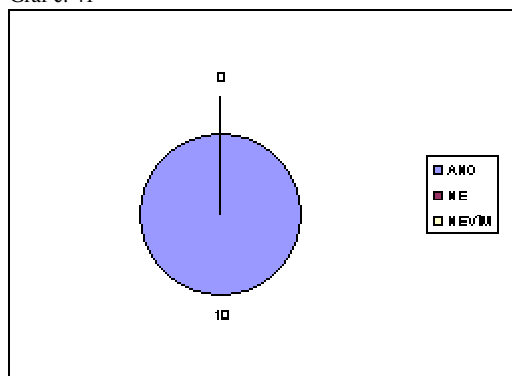
Otázka č. 10 Vnímáte dopravní nehody pod vlivem alkoholu za vážný společenský problém ?

Tabulka č. 41

řidiči z povolání

	ANO	NE	NEVÍM
četnost	10	0	0

Graf č. 41

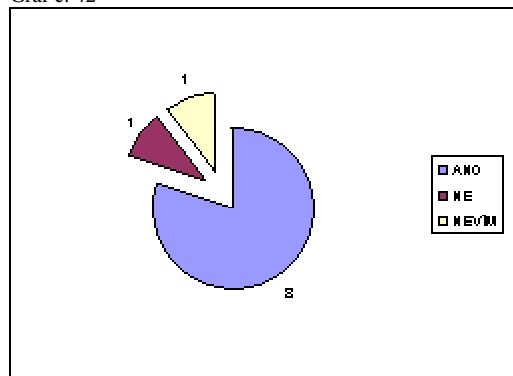


Tabulka č. 42

ostatní řidiči

	ANO	NE	NEVÍM
četnost	8	1	1

Graf č. 42

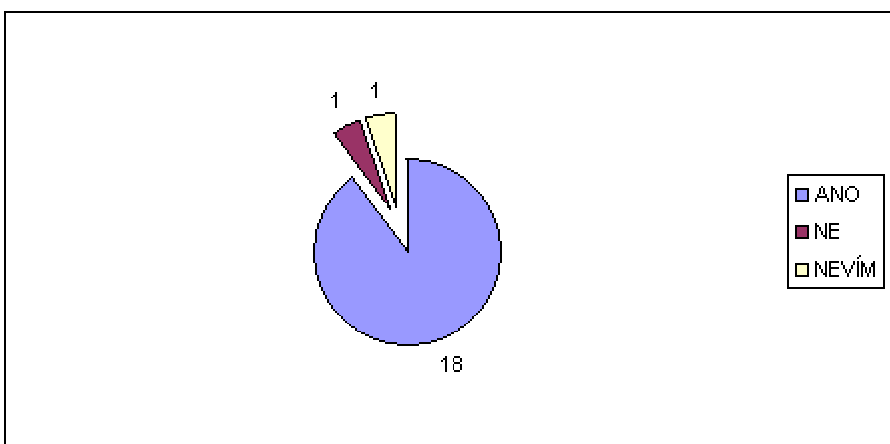


Tabulka č. 43

všichni řidiči

	ANO	NE	NEVÍM
četnost	18	1	1

Graf č. 43



V odpověď na tuto otázku odpovědělo kladně všech deset řidičů z povolání, což zřejmě vyplývá z jejich každodenního pohybu v silničním provozu a tím také

odpovídajících obav o i o svou bezpečnost. U ostatních řidičů se kladně vyjádřilo osm řidičů, jen jeden byl proti a jeden uvedl, že neví. Nehody pod vlivem alkoholu tedy za závažný společenský problém považuje 90 % všech dotazovaných řidičů.

3.7 Ověřování předpokladů

Předpoklad č.1 :

Lze předpokládat, že více než 80% dotazovaných účastníků silničního provozu je alespoň příležitostným konzumentem alkoholu.

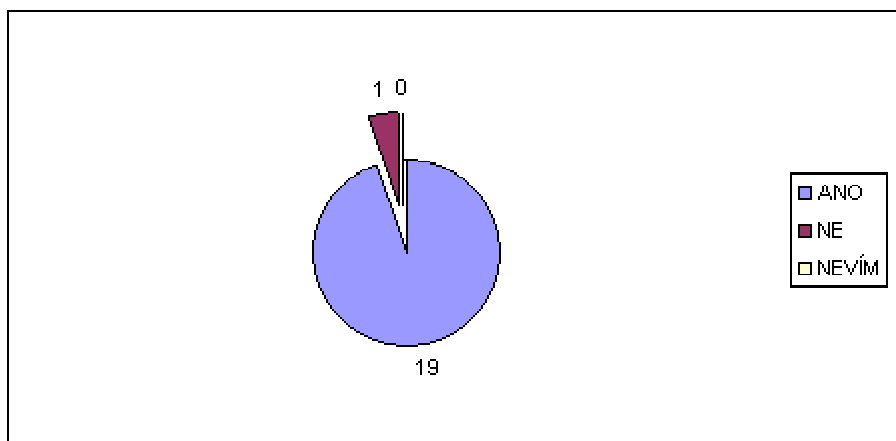
Tento předpoklad byl ověřován pomocí dotazníku (prostřednictvím otázky č.1), v něm 19 z 20 dotazovaných řidičů (tj. 95 %) uvedlo, že jsou alespoň příležitostnými konzumenty alkoholu. Jen 5 % (jediný dotazovaný) odpovědělo záporně.

Tabulka č. 44

všichni řidiči

	ANO	NE	NEVÍM
četnost	19	1	0

Graf č. 44



Vzhledem k úzkému záběru tohoto průzkumu je možno předpokládat, že při větším počtu dotazovaných by počet procentních bodů záporných odpovědí ještě poklesl.

Předpoklad č. 1 se potvrdil.

Předpoklad č.2:

Lze předpokládat, že více než 50% dotazovaných účastníků již po požití alkoholu řídila, a to i tehdy, pokud věděli, že budou řídit.

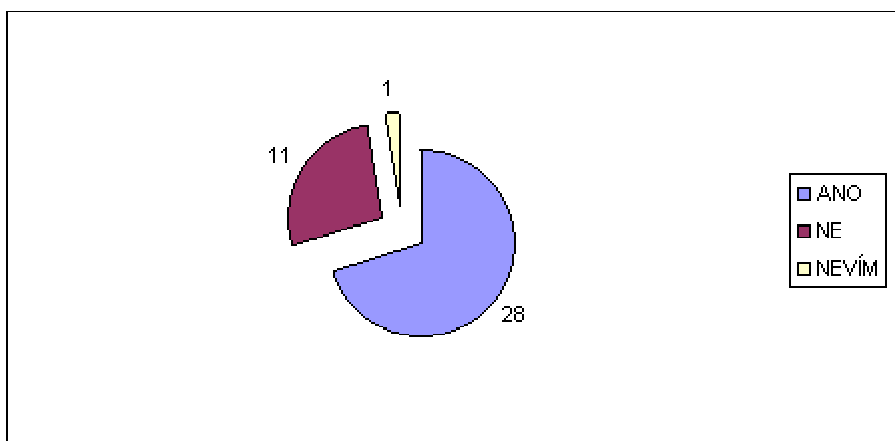
Tento předpoklad byl rovněž ověřován pomocí dotazníku, a to prostřednictvím otázek č. 3 a 4. Odpověď na obě otázky byla sloučena, takže při stejném počtu dotazovaných je namísto 20 odpovědí 40. Z nich 28 odpovědělo kladně (tj. 70 %), záporně 11 (tj. 27,5 %) , odpověď nevím uvedena 1 (t.j. 2,5 %).

Tabulka č. 45

všichni řidiči

	ANO	NE	NEVÍM
četnost	28	11	1

Graf č. 45



Lze konstatovat, že předpoklad č.2 se naplnil.

Předpoklad č.3:

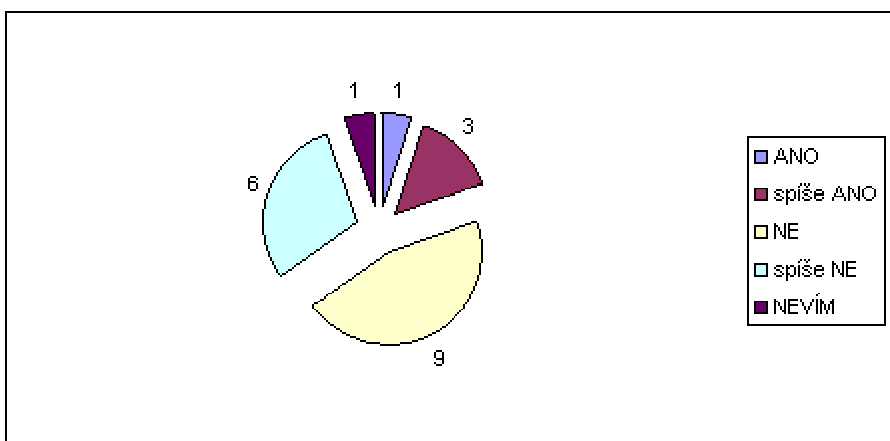
Z analýzy uvedených předpokladů lze předpokládat, že na zvýšení sebekázně dotazovaných řidičů má z 80% větší vliv kontrolní činnost příslušných orgánů oproti výchovné prevenci v její stávající podobě.

Předpoklad byl ověřován pomocí dotazníku prostřednictvím otázky č. 5, 6 a 9. Na otázku č. 5: Ovlivňuje Vaše chování mediální akce typu „Když piješ, neotvírej auto“ TV spoty apod. ? odpověděli ano a spíše ano 4 řidiči (t.j. 20 %), ne a spíše ne 15 řidičů (t.j. 75 %), 1 řidič uvedl, že neví (5 %).

Tabulka č. 46

	ANO	spíše ANO	NE	spíše NE	NEVÍM
četnost	1	3	9	6	1

Graf č. 46

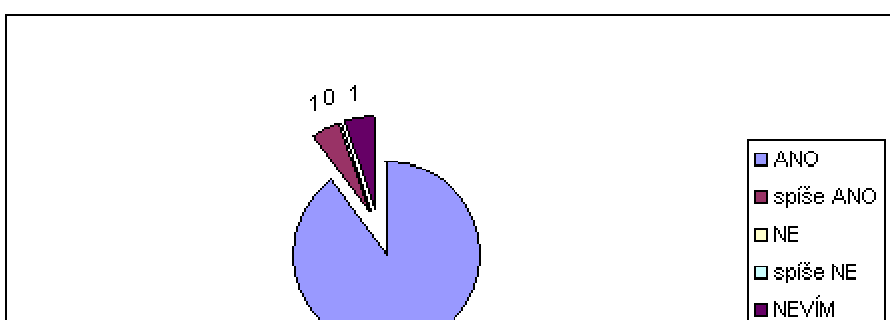


Na otázku č.6 : Ovlivňuje Vaše chování a Vaši sebekázeň v silničním provozu zvýšená kontrolní činnost policie ? odpovědělo ano a spíše ano 19 řidičů (95 %) a jeden neví (5 %).

Tabulka č. 47

	všichni řidiči				
	ANO	spíše ANO	NE	spíše NE	NEVÍM
četnost	18	1	0	0	1

Graf č. 47

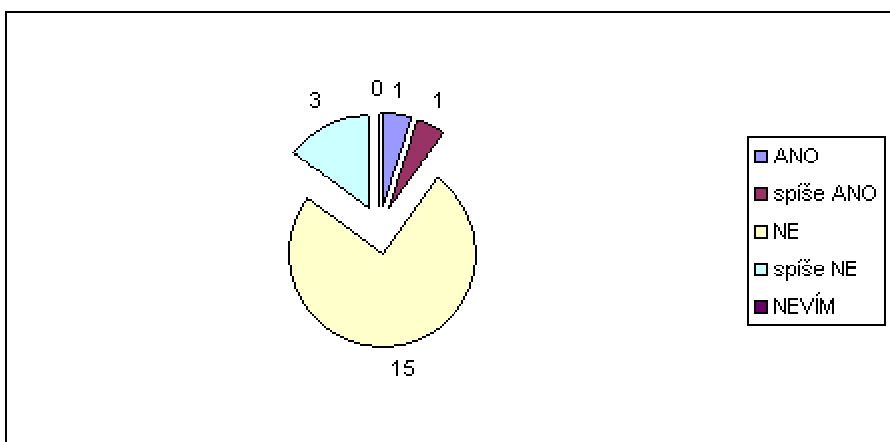


Na otázku č. 9 , zda se dotazovaní řidiči domnívají, že se situace zlepší bez zvýšeného tlaku policie na dodržování předpisů, odpověděli jednoznačně záporně všichni řidič z povolání a 5 ostatních řidičů, spíše ne 3 řidiči (t.j. 90 %) a spíše ano 1 řidič a ano 1 řidič t.j. 10 %).

Tabulka č. 48

	ANO	spíše ANO	NE	spíše NE	NEVÍM
četnost	1	1	15	3	0

Graf č. 48



Lze konstatovat, že předpoklad č. 4 se naplnil.

4. Vyhodnocení získaných dat

V praktické části byly stanoveny celkem čtyři předpoklady:

1) Lze předpokládat, že více než 80 % dotazovaných účastníků silničního provozu je alespoň příležitostným konzumentem alkoholu. Tento předpoklad se naplnil. Přitom lze předpokládat, že při širším záběru vzorku by se výše procentního bodu dotazovaných, kteří nepožívají alkoholické nápoje, ještě snížila. V české společnosti je tradičně značná tolerance vůči konzumaci alkoholu.

2) Lze předpokládat, že více než 50 % dotazovaných účastníků již po požití řídila, a to i tehdy, pokud věděli, že budou řídit. Tento předpoklad se naplnil. V odpovědi na otázku č. 3 odpovědělo 80 % dotazovaných řidičů z povolání (zda si až následně při řízení uvědomili, že „požili“) záporně. Při odevzdání dotazníku při rozhovoru s tazatelem většina uvedla, že pokud řídili po „požití“, pak vědomě. Viz. ot. č.4.

Z vyhodnocených dat vyplývá, že příčinou jízdy pod vlivem alkoholu je nízká sebekázeň řidičů, kteří přeceňují schopnost své osoby pod vlivem alkoholu řídit, přestože o negativním vlivu alkoholu vědí a ve většině jej považují za snižující faktor jejich schopnosti řídit a reagovat na situace v silničním provozu. Viz. ot. č. 2.

3) Lze předpokládat, že na zvýšení sebekázně dotazovaných řidičů má z 80 % větší vliv kontrolní činnost policie oproti výchovné prevenci v její současné podobě. Předpoklad se naplnil. Vyhodnocením otázek č. 5,6 a 9 vyplývá, že řidiči v dotazovaném vzorku mají respekt ze sankcí, zejména z trestných bodů, které

zavedla novela zákona 361/2000 Sb. Kampaně typu „Když piješ, neotvírej auto“ se u dotazovaných nesetkaly s pozitivní odezvou.

4) Předpoklad, že sebekázeň bude vyšší u řidičů z povolání se naplnil. U této skupiny dotazovaných řidičů by měl alkohol za volantem důsledky ztráty povolání. Většina přepravních firem totiž tyto přestupky netoleruje ani při výkonu povolání, ani mimo něj. Podle řidičů z povolání následuje po alkoholu za volantem většinou tzv. „hodinová výpověď“. Proto je jejich kázeň u dané problematiky vyšší, než u ostatních řidičů.

5. Návrhy opatření a závěr práce

Jako okamžité opatření k zamezení zneužívání alkoholu v silničním provozu lze navrhnout vyšší četnost kontrol Policie ČR v součinnosti s médii. Tato možnost se jeví jako velmi účinná. Při zavádění novely zákona č. 361/2000 Sb. informovala média o důsledcích spáchaných přestupků velmi intenzivně a výsledek byl pozitivní(viz graf č...)

Z hlediska pedagogického a delšího časového horizontu pracovat více se školní mládeží, aby si tato osvojila maximum vzorců správného chování v silničním provozu.

Dále zavést řidičský průkaz „na zkoušku“, čímž by byl vytvořen tlak na čerstvé majitele řidičských průkazů (návraty z diskoték, předvádění se před společnostmi).

Závěrem je třeba podotknout, že cílem bakalářské práce byla analýza současného stavu a přístupu jedinců. Získaná data byla výsledkem průzkumu, provedeného vzhledem k autorovým možnostem a zkušenostem na úzkém záběru vzorku, nikoli výzkumu. Proto nelze tato data generalizovat nebo činit na jejich základě závěry se širším dopadem v dané problematice, takové cíle si ostatně bakalářská práce ani nekladla.

Pokud výstupy z této práce přispějí alespoň malou částí v řešení dané problematiky, pak práce splnila svůj cíl.

6. Seznam použitých zdrojů

1. Kolektiv autorů. Terminologický slovník z oblasti alkoholu a drog. 1.vyd. Praha: Psychiatrické centrum Praha, 2000. 80 s. ISBN 80-85121-08-5
2. Hosek, J. Sám proti alkoholu. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 1998. 184 s.
3. Marádová, E. Prevence závislostí. Praha: Vzdělávací institut ochrany dětí, 2006. ISBN 80-86991-70-9
4. Nešpor, K. Návykové chování a závislost. 2. vyd. Praha: Portál, 2003
5. Nešpor, K. Návykové látky-Romantické období končí. Praha: Sportpropag, 1995.
6. Nešpor, K., Csémy, L. Alkohol, drogy a vaše děti. Praha: Sportpropag, 1994.
7. Nešpor, K., Provazníková, H. Slovník prevence problémů působených návykovými látkami. 2. vyd. Praha: Státní zdravotní ústav, 1997.
8. Pavlíček, K., a kol. Dopravně bezpečnostní činnost policie (obecná část).2. vyd. Praha: Vydavatelství PA ČR. ISBN 80-85982-11-4
9. Pavlíček, K., Kopecký, Z. Dopravně bezpečnostní činnost policie (zvláštní část). Praha: Vydavatelství PA ČR. ISBN 80-8591-11-4
10. www.mvcr.cz/statistiky/nehody

7. Seznam příloh

1. Dotazník
2. Tabulka přestupků a postihů dle novely zákona 361/2000 Sb., platné od 1.7.2006

8. Přílohy

DOTAZNÍK

Vážená paní, vážený pane,

V současné době provádíme průzkum zaměřený na postoje účastníků silničního provozu (zejména řidičů) k problematice užívání alkoholu v silničním provozu. Do tohoto průzkumu jste byl(a) vybrán(a) na základě nahodilého výběru spolu s desítkami osob v tomto regionu. Dotazník je anonymní a my Vám zaručujeme ochranu Vašich odpovědí před jakýmkoli zneužitím.

Byli bychom velmi rádi, pokud byste se našeho průzkumu zúčastnili – je naprosto dobrovolný a Vy jej samozřejmě můžete odmítnout. Pokud se rozhodnete nám pomoci, postupujte prosím podle následujících pokynů.

Vyplnění dotazníku je velmi jednoduché – ke každé otázce je přiřazeno na výběr 3 –5 odpovědí. Prosíme, označte vždy pouze jednu variantu odpovědi. Tento průzkum není testem znalostí, zajímají nás pouze Vaše názory a postoje k danému tématu. Dotazník je anonymní, proto se prosím oprostěte od názorů prezentovaných např. hromadnými sdělovacími prostředky, do dotazník promítněte své osobní názory a postoje. Jen tak nám totiž pomůžete k tomu, aby celý průzkum co nejpravdivěji zmapoval situaci ve společnosti k danému tématu.

Datum vyplnění

Uveďte prosím, Váš věk ...

Pracujete jako řidič z povolání ?

☒ ANO

☐ NE

1) Jste alespoň příležitostným konzumentem alkoholu ?

☒ ANO

☐ NE

☐ NEVÍM

2) Považujete jedno 10 pivo po obědě za snižující Vaši pozornost a schopnost reagovat v silničním provozu ?

☒ ANO

☐ NE

☐ NEVÍM

3) Ocitl jste se v situaci, kdy jste si při řízení vozidla následně uvědomil, že jste požil alkoholický nápoj před řízením vozidla ?

☒ ANO

☐ NE

☐ NEVÍM

4) Požil(a) jste někdy alkoholický nápoj před řízením vozidla, ačkoli jste věděl(a), že budete řídit ? (návrat z rodinné oslavy, návštěvy známých apod.)

☒ ANO

☐ NE

☐ NEVÍM

5) Ovlivňuje Vaše chování mediální akce typu „Když piješ, neotvírej auto“ TV spoty apod. ?

☒ ANO ☒ NE ☒ SPÍŠE NE ☒ NE ☒ NEVÍM

6) Ovlivňuje Vaše chování a Vaši sebekázeň v silničním provozu zvýšená kontrolní činnost policie ?

☒ ANO ☒ ČÁSTEČNĚ ANO ☒ SPÍŠE NE ☒ NE ☒ NEVÍM

7) Změnil se Váš přístup (v pozitivním smyslu) k dané problematice zavedením tzv. bodového systému ?

☒ ANO ☒ NE ☒ NEVÍM

8) Považujete současnou situaci na silnicích z hlediska bezpečnosti za uspokojivou ?

☒ ANO ☒ NE ☒ NEVÍM

9) Domníváte se, že situace se zlepší bez zvýšeného tlaku policie na dodržování předpisů ?

☒ ANO ☒ ČÁSTEČNĚ ANO ☒ SPÍŠE NE ☒ NE ☒ NEVÍM

10) Vnímáte dopravní nehody pod vlivem alkoholu za vážný společenský problém ?

☒ ANO ☒ NE ☒ NEVÍM

Porušení předpisů o provozu na pozemních komunikacích	Počet bodů	Bloková pokuta	Pokuta ve správním řízení	Zákaz řízení
řízení motorového vozidla bez držení příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění	7	--	25-50 000 Kč, odnětí svobody do 1 roku nebo peněžitý trest	1-2 roky Zákaz činnosti 1-10 let
řízení vozidla ve stavu vylučujícím způsobilost, který si řidič přivodil požitím alkoholu nebo užitím jiné návykové látky	7	--	25 - 50 000 Kč, odnětí svobody do 3 let	1-2 roky
odmítnutí řidiče podrobit se na výzvu dechové zkoušce ke zjištění, není-li ovlivněn alkoholem	7	--	25 - 50 000 Kč	1-2 roky
odmítnutí řidiče podrobit se na výzvu lékařskému vyšetření ke zjištění, není-li ovlivněn alkoholem v případě, že dechová zkouška byla pozitivní, ačkoli to nebylo spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví	7	--	25 - 50 000 Kč	1-2 roky
odmítnutí řidiče podrobit se na výzvu odbornému lékařskému vyšetření ke zjištění, není-li ovlivněn jinou návykovou látkou, ačkoli to nebylo spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví	7	--	25 - 50 000 Kč	1-2 roky
způsobení dopravní nehody porušením povinnosti řidiče, při které došlo k usmrcení nebo k těžké újmě na zdraví	7	--	Odnětí svobody až na 10 let	1-10 let
při dopravní nehodě, při které došlo k usmrcení nebo zranění osoby nebo k hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí nebo na jiných věcech částku 50 000 Kč, neprodlené nezastavení vozidla nebo neohlášení dopravní nehody policistovi nebo nedovolené opuštění místa dopravní nehody nebo neprodlené nevrácení se na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo po ohlášení dopravní nehody	7	--	2 500 - 5 000 Kč	1-6 měsíců (při opakovaném spáchání)
řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholu nebo v takové době po požití alkoholu, po kterou je řidič ještě pod jeho vlivem, je-li zjištěný obsah alkoholu v těle řidiče vyšší než 0,3 ‰, nebo řízení vozidla bezprostředně po užití jiné návykové látky nebo v takové době po užití jiné návykové látky, po kterou je řidič ještě pod jejím vlivem	6	--	10 - 20 000 Kč	6-12 měsíců
Předjíždění vozidla v případech, ve kterých je to zákonem zakázáno	6	--	5 - 10 000 Kč	6-12 měsíců
při jízdě na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla otáčení se nebo jízda v protisměru nebo couvání v místě, kde to není dovoleno	6	--	5 - 10 000 Kč	6-12 měsíců
vjíždění na železniční přejezd v případech, ve kterých je to zakázáno	6	2 500 Kč	2 500 - 5 000 Kč	1-6 měsíců (při

					opakovaném spáchání)
řízení motorového vozidla řidičem, kterému byl zadržen řidičský průkaz	6	--	5 - 10 000 Kč	6-12 měsíců	
řízení vozidla, které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích podle zvláštního právního předpisu tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích	5	--	5 - 10 000 Kč	6-12 měsíců	
řízení motorového vozidla bez držení platného osvědčení profesní způsobilosti řidiče ⁴⁾	5	--	5 - 10 000 Kč	6-12 měsíců	
řízení motorového vozidla bez držení platného posudku o zdravotní způsobilosti	5	--	5 - 10 000 Kč	6-12 měsíců	
překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 40 km/h a více v obci nebo o 50 km/h a více mimo obec	5	--	5 - 10 000 Kč	6-12 měsíců	
nezastavení vozidla na signál, který příkazuje řidiči zastavit vozidlo, nebo nezastavení vozidla na pokyn "Stůj" daný při řízení provozu na pozemních komunikacích osobou oprávněnou k řízení tohoto provozu	5	2 500 Kč	2 500 - 5 000 Kč	1-6 měsíců (při opakovaném spáchání)	
při řízení vozidla neumožnění chodci na přechodu pro chodce nerušené a bezpečné přejítí vozovky	4	2 500 Kč	2 500 - 5 000 Kč	1-6 měsíců (při opakovaném spáchání)	
při řízení vozidla ohrožení chodce přecházejícího pozemní komunikaci, na kterou řidič odbočuje	4	2 500 Kč	2 500 - 5 000 Kč	1-6 měsíců (při opakovaném spáchání)	
ohrožení chodce při odbočování s vozidlem na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při výjezdu na pozemní komunikaci nebo při otáčení a couvání	4	2 500 Kč	2 500 - 5 000 Kč	1-6 měsíců (při opakovaném spáchání)	
nedání přednosti v jízdě v případech, ve kterých je řidič povinen dát přednost v jízdě	4	2 500 Kč	2 500 - 5 000 Kč	1-6 měsíců (při opakovaném spáchání)	
překročení nejdelší přípustné doby řízení nebo nedodržení stanovené bezpečnostní přestávky v řízení vozidla podle zákona č. 475/2001 Sb.	4	--	do 10 000 Kč	6 - 12 měsíců	
řízení vozidla, které není registrováno v registru silničních vozidel, přičemž této registraci podle zvláštního právního předpisu podléhá	4	--	5 - 10 000 Kč	6 - 12 měsíců	
řízení vozidla, které užívá jinou registrační značku, než která byla vozidlu přidělena	4	--	5 - 10 000 Kč	--	
při dopravní nehodě, při které byla způsobena na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí nebo na jiných věcech hmotná škoda nižší než 50 000 Kč, neprodlené nezastavení vozidla a prokázání totožnosti navzájem včetně sdělení údajů o vozidle nebo neohlášení dopravní nehody policistovi nebo nedovolené opuštění místa dopravní nehody nebo neprodlené nevrácení se na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo po ohlášení dopravní	3	do 1 000 Kč	2 500 - 5 000 Kč	1-6 měsíců (při opakovaném spáchání)	

nehody				
držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem při řízení vozidla	3	1 000 Kč	1 500 - 2 500 Kč	--
překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 20 km/h a více v obci nebo o 30 km/h a více mimo obec	3	2 500 Kč	2 500 - 5 000 Kč	1-6 měsíců (při opakovaném spáchání)
nezastavení vozidla před přechodem pro chodce v případech, kdy je řidič povinen tak učinit	3	2 500 Kč	2 500 - 5 000 Kč	1-6 měsíců (při opakovaném spáchání)
ohrožení jiného řidiče při přejíždění s vozidlem z jednoho jízdního pruhu do druhého	3	2 000 Kč	1 500 - 2 500 Kč	--
překročení povolených hodnot stanovených zvláštním právním předpisem při kontrolním vážení vozidla podle zvláštního právního předpisu	3	--	do 10 000 Kč	6 - 12 měsíců
řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholu nebo v takové době po požití alkoholu, po kterou je řidič ještě pod jeho vlivem, při zjištěném obsahu alkoholu v těle řidiče ve výši menší nebo rovné 0,3 ‰	3	--	10 - 20 000 Kč	6 - 12 měsíců
nedovolená jízda po tramvajovém pásu	2	2 000 Kč	1 500 - 2 500 Kč	--
porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu	2	2 000 Kč	1 500 - 2 500 Kč	--
porušení povinnosti použít dětskou autosedačku nebo bezpečnostní pás při přepravě dětí podle	2	2 000 Kč	1 500 - 2 500 Kč	--
neoznačení překážky provozu na pozemních komunikacích, kterou řidič způsobil	2	2 000 Kč	1 500 - 2 500 Kč	--
porušení ustanovení o omezení jízdy některých vozidel	2	2 500 Kč	2 500 - 5 000 Kč	1-6 měsíců (při opakovaném spáchání)
překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o méně než 20 km/h v obci nebo o méně než 30 km/h mimo obec	2	1 000 Kč	1 500 - 2 500 Kč	--
nedovolené užití dálnice nebo silnice pro motorová vozidla nemotorovým vozidlem nebo motorovým vozidlem, jehož konstrukce nebo technický stav neumožňuje dosažení rychlosti nejméně 80 km.h ⁻¹	1	2 000 Kč	1 500 - 2 500 Kč	--
neoprávněné užití vyhrazeného jízdního pruhu	1	2 000 Kč	1 500 - 2 500 Kč	--
porušení ustanovení § 32 zákona o osvětlení vozidla	1	2 000 Kč	1 500 - 2 500 Kč	--
Porušení povinnosti vyplývající ze značky "Obytná zóna" nebo "Pěší zóna"	1	2 000 Kč	1 500 - 2 500 Kč	--
Porušení povinnosti vyplývající ze zákazové nebo příkazové značky (kromě výše uvedených případů překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené dopravní značkou, porušení zákazu předjíždění stanoveného dopravní značkou a zákazových značek B 28 - zákaz zastavení a B 29 - zákaz stání)	1	2 000 Kč	1 500 - 2 500 Kč	--

neoprávněné užití zvláštního výstražného světla modré barvy, popřípadě doplněného zvláštním zvukovým výstražným znamením	1	2 000 Kč	1 500 - 2 500 Kč	--
neoprávněné užití zvláštního výstražného světla oranžové barvy	1	2 000 Kč	1 500 - 2 500 Kč	--